

भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III — खण्ड 4

PART III — Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 212]

No. 212]

नई दिल्ली, बुधवार, अक्टूबर 31, 2007/कार्तिक 9, 1929

NEW DELHI, WEDNESDAY, OCTOBER 31, 2007/KARTIKA 9, 1929

महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण

आदेश

सुबई, 17 अक्टूबर, 2007

सं. टीएमपी/60/2005-पीपीटी.—महापतन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, पारादीप पतन न्यास के दरमान (एस औ आर) के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव का निपटान करता है।

मामला सं. टीएमपी/60/2005-पीपीटी

पारादीप पतन न्यास

... आवेदक

आदेश

(अक्टूबर, 2007 के 12वें दिन परित)

पारादीप पतन न्यास के दरमान की ओल, 2000 में अंतिम बार संशोधन की गई थी। तत्पश्चात, अभियांत्रिक प्रहस्तन संयंत्र के माध्यम से कोयला प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क दिसम्बर, 2001 में निर्धारण किया गया था। कटेनर प्रहस्तन प्रारंभ सितम्बर, 2003 में अनुमोदित किए गए थे और लौह अयस्क के मैनुअल नौभरण के धाटशुल्क-जून, 2005 में अनुमोदित किया गया था। पीपीटी ने एक कुछ संशोधन प्रस्ताव सितम्बर, 2005 में दाखिल किया था जोकि पतन को इस संस्था के साथ वापस कर दिया गया था कि सभी प्रकार से पूर्ण प्रस्ताव अक्टूबर, 2005 के अंत तक दाखिल किया जाए। पीपीटी ने नया प्रस्ताव 28 अक्टूबर 2005 को दाखिल किया था, जिसके प्रमुख बिन्दु नीचे सारबद्ध किए गए हैं :

(क) सभी कार्यों संबंधी प्रभार संशोधित अथवा सुविकसित बनाए जाने हैं। प्रमुख मदों के ब्यौरे जहाँ प्रशुल्क संशोधित किए जाने के लिए प्रस्तावित हैं —

- (i) सीएच. अयस्क/सीएच.कन/मिन. अयस्क में 10 प्रतिशत कटौती
- (ii) सी.एच. क्रोम/फर. सभी/फर. सीएच. में 32 प्रतिशत कटौती
- (iii) फिन. फर्ट./अमोनियम नाइट्रेट में 42 प्रतिशत कटौती
- (iv) एसबीएम के माध्यम से पीओएस में 33 प्रतिशत कटौती
- (v) लौह और इस्पात में 11.76 प्रतिशत कटौती
- (vi) कच्चे तेल/पीओएल में 11 प्रतिशत वृद्धि
- (vii) लौह अयस्क मैनुअल में 1.45 प्रतिशत वृद्धि
- (viii) आईओएचबी के माध्यम से लौह अयस्क में 16 प्रतिशत वृद्धि
- (ix) कोक/कोयला (आयात/निर्यात) में 10.67 प्रतिशत वृद्धि
- (x) अन्य (आयात/निर्यात) में 3.85 प्रतिशत वृद्धि

- (ख) पारादीप फास्फेट लिमिटेड के समीपवर्ती बर्द में प्रस्तुत उर्वरक कच्चा माल के लिए कार्गो संबंधी प्रभार संशोधित किए जाएं।
- (ग) खुले स्टैकयाड के लिए लाइसेंस शुल्क संशोधित किए जाएं।
- (घ) डके हुए क्षेत्र/शेडों के लिए किराये संशोधित किए जाएं।
- (ङ) प्रारंभ किए जाने के लिए प्रस्तावित नई प्रशुल्क मर्दे हैं:
- पत्तन क्षेत्र के भीतर मोबाइल हारबर क्रेन संस्थापित और प्रचालित करने के लिए उपयोगिताओं को अनुमति प्रदान करने का प्रस्ताव।
 - हारबर के भीतर शैलो बर्थ में बाज लदाई और उतराई प्रचालनों की गतिविधि को शासित करने के लिए प्रशुल्क।
 - वर्ष 2008 में शुरू किए जाने वाले एससीएम के लिए प्रशुल्क।
 - बर्दों और सड़कों से अवशिष्ट कार्गो की निकासी के लिए किए गए खर्च को अदा करने के लिए ₹0.50 प्रति टन दसूली।
- (च) कोई संशोधन प्रस्तावित नहीं किया गया है:
- अभियांत्रिक कोयला प्रहस्तन संयंत्र (एमसीएचपी) के लिए प्रशुल्क जैसे दर हाल ही में मार्च, 2008 में अनुमोदित की गई थीं।
 - पोत संबंधी प्रभारों पर शासित दरें और निबंधन तथा शर्तें।
 - कंटेनर प्रहस्तन और कंटेनरबद्ध कार्गो के लिए प्रशुल्क।
- (छ) पाइलट लैंच के भीतर पाइलट विराम के लिए अतिरिक्त प्रभारों सहित पत्तन के दिन-प्रति-दिन के कार्य में ऐसी निबंधन तथा शर्तों को लागू करने में होने वाली व्यावहारिक मुश्किलों को ध्यान में रखते हुए एसओआर की कुछ निबंधन तथा शर्तों में संशोधनों का प्रस्ताव किया गया है।
- (ज) कुछ प्रशुल्क बर्दों का हटाने का प्रस्ताव किया गया है:
- कुछ अतिरिक्त पत्तन उपकरणों और गियर्स के प्रयोग के लिए प्रभार।
 - लाइटरैज प्वाइंट्स के लिए प्रभार जिन्हें समाप्त कर दिया गया है।
 - धर्म कौंटे पर भारतोलन प्रभार जोकि प्रचालन में नहीं है।

2.1 पैरीदी के प्रस्ताव दिनांक 28 अक्टूबर, 2008 में शामिल यातायात और वित्तीय व्योरे संक्षेप में नीचे दिए गए हैं:

(i)	वैधता अवधि	:	3 वर्ष, 2008-07 से 2008-09
(ii)	अनुमानित यातायात	:	सभी 3 वर्षों के लिए 35.39 मि०मी०ट० प्रतिवर्ष
(iii)	क्षमता	:	39 मि०मी०ट० प्रतिवर्ष
(iv)	क्षमता उपयोगिता	:	वर्ष 2008-07 से 2008-09 के सभी तीन वर्षों के दौरान 90.74 प्रतिशत
(v)	प्रचालन आय	:	सभी 3 वर्षों के लिए ₹0 851.81 करोड़ प्रतिवर्ष पर अनुमानित
(vi)	प्रचालन व्यय	:	सभी 3 वर्षों के लिए ₹0 175.33 करोड़ प्रतिवर्ष पर अनुमानित
(vii)	मूल्यवृद्धि	:	सभी 3 वर्षों के लिए ₹0 50.75 करोड़ प्रतिवर्ष
(viii)	प्रबंधन और सामान्य प्रशासनिक उपरिध्यय	:	सभी 3 वर्षों के लिए ₹0 83.50 करोड़ प्रतिवर्ष
(ix)	प्रचालन अधिशेष	:	सभी 3 वर्षों के लिए ₹0 262.22 करोड़ प्रतिवर्ष
(x)	एक एंड एन आय	:	सभी 3 वर्षों के लिए ₹0 7.40 करोड़ प्रतिवर्ष
(xi)	एक एंड एन व्यय	:	सभी 3 वर्षों के लिए ₹0 40.00 करोड़ प्रतिवर्ष
(xii)	नियोजित पूंजी	:	₹0 1512 करोड़ (2008-07) ₹0 1851 करोड़ (2007-08 और 2008-09)

2.2 पत्तन द्वारा यथा प्रस्तुत सारबद्ध लागत स्थिति नीचे दी गई है:

गतिविधि	अधिशेष घाटा (रुपये करोड़ों में)			प्रचालन आय % रूप में		
	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
समग्र पोत	-58.17	-77.99	-77.09	16.54	-13.97	-13.97
कार्गो प्रहस्तन	-28.76	-32.43	-32.43	7.79	-8.78	-8.78
पोत संबंधी गतिविधि	-5.02	-20.22	-20.22	-1.02	-16.21	-0.63
रेलवे कार्य	0.13	0.01	0.01	0.12	0.23	0.50
संपदा	-24.53	-24.53	-24.53	-156.73	-156.74	-156.73

टिप्पणी: पत्तन ने उपर्युक्त आंकड़े यह मानते हुए प्रस्तुत किए थे कि प्रशुल्क निर्धारित करने के समय आथकर को लागत के तत्व के रूप में और कार्य पत्रकों में सुविचारित 35 प्रतिशत की दर से कर के रूप में अनुमति दी जाएगी। दिशा-निर्देशों के अनुसार, आरओसीई कर-पूर्व दरों पर स्वीकार किया जाएगा।

2.3. पीपीटी के न्यासी मंडल ने यह प्रस्ताव अनुमोदित किया है। पीपीटी ने प्रस्ताव की परीक्षा के प्रयोजन के लिए गठित समिति के न्यासियों के मत भी भेजे थे।

2.4. पीपीटी ने सामान्य संशोधन प्रस्ताव तैयार करते समय कुछ पत्तन उपयोक्ताओं अर्थात् टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल), धातु और खनिज व्यापार निगम (एमएमटीसी), स्टीलकोर्स असोसिएशन और भारतीय तेल निगम से विचार-विमर्श किया है। तथापि, उपयोक्ताओं ने प्रस्तावित संशोधनों पर सहमति व्यक्त नहीं की थी।

3. प्रस्ताव में वर्तान कार्गो संबंधी प्रभारों और पारादीप फास्फेट लिमिटेड (पीपाएल) को आबंटित समीपवर्ती बर्थ संबंधी शर्तों के संशोधन शामिल हैं। इस प्रस्ताव में ओसवाल केमिकल्स एंड फर्टिलाइजर्स लिमिटेड (ओसीएफएल) के समीपवर्ती बर्थ के मामले में न्यूनतम गारंटीशुदा धुपट संबंधी नई शर्त भी शामिल की गई है। पीपीटी ने पीपीएल और ओसीएफएल की प्रशुल्क मदों पर दो पृथक प्रस्ताव भी दाखिल किए थे। इन दो प्रस्तावों पर, पत्तन को जुलाई 2006 में सूचना दी गई थी कि टीएमपी विभिन्न सुविधाओं के प्रयोग के लिए लागत आधारित दरों के लिए अनुमोदन प्रदान करेगा और पत्तन की निर्धारित अधिकतम सीमा के भीतर प्रचालन करने की स्वतंत्रता देते हुए उन्हें दरमान में शामिल करेगा। पीपीटी को आगे सूचित किया गया था कि (i) टीएमपी द्विपक्षीय व्यवस्थाओं के अलग-अलग मामलों को नहीं लेगा जोकि पत्तन बर्थों के आबंटन के लिए अन्य संगठनों के साथ कर सकता है और (ii) वर्तमान में शामिल लागत आधारित दरें सामान्य अनुप्रयोग होंगी, यह प्रासंगिक नहीं है कि बर्थ किसी विशिष्ट संगठन को इसके एक्सक्लूसिव प्रयोग के लिए आबंटित किया गया है अथवा इसे संयुक्त उपयोक्ता आधार पर पत्तन द्वारा प्रबंधित किया गया जाता है।

4. दिनांक 23 दिसम्बर, 2005 को, यह प्रस्ताव प्रशुल्क मामला के रूप में पंजीकृत किया गया था। निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, पीपीटी का प्रस्ताव उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। उपयोक्ता संगठनों से जैसे और जब प्राप्त टिप्पणियां पीपीटी को टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थीं। पीपीटी ने उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर प्रतिसाद दिया था।

5. जैसाकि इस प्राधिकरण द्वारा अनुरोध किया गया था, पीपीटी ने 8 अगस्त, 2006 को पीपीटी गेस्ट हाऊस, भुवनेश्वर में अपने प्रस्ताव का प्रस्तुतिकरण दिया था।

6. इसी बीच, पीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 5 अगस्त, 2006 द्वारा अपने 20 टन ईएलएल घाट क्रेन और 15 सीबीएम ग्रेब के लिए किराया प्रभार संशोधित करने और अपने 1600 बीएचपी लॉच के लिए किराया प्रभार निर्धारित करने के लिए प्रस्ताव दाखिल किया था। पीपीटी ने अपने दूसरे पत्र दिनांक 5 अगस्त, 2006 द्वारा टीएमपी से अनुरोध किया गया था कि स्पिलेज को हटाने के लिए अधिभार के रूप में रु० 0.50 प्रति टन शुरू करने के अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव को हटा दिया जाए। पीपीटी ने ओएसएल के पारादीप संयंत्र की बिक्री के संबंध में इफको के साथ हुए करार को प्रमाणित करने के लिए मसौदा करार की प्रतिलिपि भी अग्रेषित की थी। पत्तन से अनुरोध किया गया था कि क्रेन के लिए प्रभारों के संशोधन/निर्धारण के लिए लागत व्योरे भेजे। पत्तन को यह भी सूचित किया गया था कि टीएमपी ऐसे द्विपक्षीय करारों के अलग-अलग मामलों को नहीं लेगा जो पत्तन बर्थों के आबंटन के लिए अन्य संगठन के साथ कर सकता है। इन विकासों के परिप्रेक्ष्य में और प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, हमारे पत्र दिनांक 23 नवम्बर, 2006 द्वारा पीपीटी से निम्नलिखित बिंदुओं पर सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। पीपीटी ने अपना जवाब पत्र दिनांक 21 मार्च, 2007 द्वारा भेजा था। हमारे द्वारा उठाए गए कुछ मुख्य प्रश्नों और उसपर पीपीटी द्वारा भेजे गए जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

क्र.सं.	टीएएमपी के प्रश्न	पीपीटी द्वारा दिए गए जवाब														
1.	<p>सामान्य:</p> <p>कृपया प्रभारों के वर्तमान प्रशुल्क संशोधन पर निर्णय लेने के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की भिन्नताओं का विश्लेषण, ऐसी भिन्नताओं के कारण विधिवत् स्पष्ट करते हुए, भेजें।</p>	<p>सामान्य:</p> <p>टीएएमपी ने वर्ष 2004-05 और 2005-06 के यातायात के अनुमान के आधार पर एमसीएचपी के उसी प्रशुल्क को 31 मार्च 2006 तक जारी रखने के लिए पारादीप पत्तन को आदेश दिनांक 15-03-2005 द्वारा अनुमति प्रदान की थी। वर्ष 2004-05 और 2005-06 के दौरान एमसीएचपी के माध्यम से प्रहस्तित वार्षिक यातायात निम्नवत् है:</p> <p>(मिलियन टनों में)</p> <table><tr><th rowspan="2">मूल्यहास</th><th colspan="2">2004-05</th><th colspan="2">2005-06</th></tr><tr><th>प्रक्षेपण</th><th>अर्जित</th><th>प्रक्षेपण</th><th>अर्जित</th></tr><tr><td>एमसीएचपी</td><td>8.00</td><td>7.95</td><td>8.50</td><td>8.28</td></tr></table> <p>उच्च कार्बन फेरो क्रोम का घाटशुल्क टीएएमपी द्वारा जून, 2001 के दौरान निर्धारित किया गया था। जून, 2001 और सितम्बर, 2003 में प्रशुल्क के अनुमोदन के पश्चात् पारादीप में उच्च कार्बन फेरो क्रोम और कंटेनर का कोई महत्वपूर्ण प्रत्यक्षीकरण नहीं रह गया है। वर्ष 2004-05 और 2005-06 के दौरान, प्रहस्तित कंटेनर क्रमशः 2281 टीईयू (31357 मी०ट०) और 3417 टीईयू (44841 मी०ट०) पर पहुंच गया था। इन दो वर्षों के दौरान, प्रहस्तित उच्च कार्बन फेरो क्रोम क्रमशः 1,58,000 मी.ट. और 1,54,000 मी.ट. था।</p> <p>लोह अयस्क के मैन्युअल नौभरण के लिए घाटशुल्क जून, 2005 में निर्धारित किया गया था। वर्ष 2004-05 और 2005-06 के दौरान मैन्युअल प्रहस्तित लोह अयस्क की वास्तविक मात्रा क्रमशः 3.67 मिलियन टन और 3.91 मिलियन टन थी।</p>	मूल्यहास	2004-05		2005-06		प्रक्षेपण	अर्जित	प्रक्षेपण	अर्जित	एमसीएचपी	8.00	7.95	8.50	8.28
मूल्यहास	2004-05			2005-06												
	प्रक्षेपण	अर्जित	प्रक्षेपण	अर्जित												
एमसीएचपी	8.00	7.95	8.50	8.28												

		वर्ष 2000-01 और 2001-02 के लिए पहले दिए गए पूर्वानुमानों के सदर में वित्तीय निष्पादन और एमसीएचपी के मामले में वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन प्रस्तुत किए हैं। एचसीएफसी के लिए घाटशुल्क प्रभार, बहुत कम मात्रा के कारण प्रत्यक्ष के लिए कंटेनरों की कोई महत्वपूर्ण वित्तीय विवेका नहीं है। लौह अयस्क के मैन्युअल नौभरण के मामले में, पत्तन ने टीएएमपी का अनुमोदन प्राप्त करने के समय कोई अनुमान नहीं भेजे थे।																														
2.	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंडों 5.9 और 6.8 में विनिर्दिष्ट है कि प्रशुल्क उत्पादकता के स्तरों के तलचिह्न से संबद्ध होने चाहिए। तथापि, वर्तमान प्रस्ताव विभिन्न प्रचालनों और सेवाओं के लिए बनाए रखे जाने वाले उत्पादकता स्तरों के बारे में कुछ भी निर्दिष्ट नहीं किया गया है। कृपया इस बारे में स्पष्ट करें।	पारादीप के प्रचालन मुख्यतः दो प्रकार के हैं: अभियांत्रिक प्रचालन और मैन्युअल प्रचालन। पत्तन ने सभी अभियांत्रिक प्रचालनों विशेष रूप से आईओएच और एमसीएचपी के माध्यम से प्रहरित कार्यों में उत्पादकता का उच्च स्तर बनाए रखा है। आईओएचपी और एमसीएचपी के मामले में वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए औसत उत्पादकता निम्नवत् है: <table><tr><th>उत्पादकता</th><th>2004-05</th><th>2005-06</th></tr><tr><td>अभियांत्रिक कायला प्रहस्तन सयंत्र</td><td>25,844 मी०ट०</td><td>31,786 मी०ट०</td></tr><tr><td>लौह अयस्क प्रहस्तन सयंत्र</td><td>21,540 मी०ट०</td><td>21,718 मी०ट०</td></tr></table> पत्तन ने एमसीएचपी और आईओएचपी के लिए प्रशुल्क में कोई परिवर्तन प्रस्तावित नहीं किया है। नौभरणों को कामगारों की आपूर्ति के लिए लेबर पर वसूली विनियमित करते हुए पत्तन द्वारा मैन्युअल प्रचालनों में उत्पादकता स्तर बनाए रखा गया है। बढ़ाने और उत्पादकता स्तर बनाए रखने के लिए, पत्तन ने नौभरणों को लेबर की आपूर्ति के लिए "उत्पादकता संबंधी लेवी योजना" शुरू की है जिसे संशोधित दरमान में शामिल किया गया है।	उत्पादकता	2004-05	2005-06	अभियांत्रिक कायला प्रहस्तन सयंत्र	25,844 मी०ट०	31,786 मी०ट०	लौह अयस्क प्रहस्तन सयंत्र	21,540 मी०ट०	21,718 मी०ट०																					
उत्पादकता	2004-05	2005-06																														
अभियांत्रिक कायला प्रहस्तन सयंत्र	25,844 मी०ट०	31,786 मी०ट०																														
लौह अयस्क प्रहस्तन सयंत्र	21,540 मी०ट०	21,718 मी०ट०																														
3.	इस प्राधिकरण ने सभी महापत्तनों को सामान्य लचीलापन प्रदान किया हुआ है कि वे अपने विवेकानुसार मुख्यतः व्यावसायिक विचार पर दरें कम कर सकते हैं। पीपीटी द्वारा की गई ऐसी कटौती, यदि कोई हो, सूचीबद्ध करें और यातायात की वृद्धि पर प्रदान की गई ऐसी रियायतों के परिणामी प्रभाव का मद्द्दार विश्लेषण करें और इस कार्यालय को प्रस्तुत करें।	पत्तन ने यातायात को पत्तन की ओर आकर्षित करने के लिए निम्नलिखित रियायतें प्रदान की हैं, जोकि 31-3-07 तक वैध हैं: <table><tr><th>व्योरे</th><th>वर्तमान दर रु०</th><th>रियायतें रु०</th><th>संशोधित दर रु०</th><th>प्रहस्तित कार्गो मी०ट० में</th></tr><tr><td>उत्तरेक आयात</td><td>69/-</td><td>29/-</td><td>40/-</td><td>888577</td></tr><tr><td>कंटेनर पोत</td><td></td><td>50%</td><td></td><td></td></tr><tr><td>संबंधी प्रभार</td><td></td><td>50%</td><td></td><td></td></tr><tr><td>पत्तन देयताएँ</td><td></td><td>50%</td><td></td><td></td></tr><tr><td>माइलटेज</td><td></td><td>50%</td><td></td><td></td></tr></table>	व्योरे	वर्तमान दर रु०	रियायतें रु०	संशोधित दर रु०	प्रहस्तित कार्गो मी०ट० में	उत्तरेक आयात	69/-	29/-	40/-	888577	कंटेनर पोत		50%			संबंधी प्रभार		50%			पत्तन देयताएँ		50%			माइलटेज		50%		
व्योरे	वर्तमान दर रु०	रियायतें रु०	संशोधित दर रु०	प्रहस्तित कार्गो मी०ट० में																												
उत्तरेक आयात	69/-	29/-	40/-	888577																												
कंटेनर पोत		50%																														
संबंधी प्रभार		50%																														
पत्तन देयताएँ		50%																														
माइलटेज		50%																														
4.	अधिशेष जनशक्ति यदि कोई हो, पर संक्षिप्त नोट और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.6.1. को ध्यान में रखते हुए स्पष्ट किए गए ऐसे जनशक्ति पर व्यय का आबंटन भेजें।	पारादीप पत्तन के पास 1250 कार्गो प्रहस्तन कामगार थे जिन्हें अब नियमित कर्मचारियों के रूप में ले लिया गया है। संप्रयुक्त में से, लगभग 500 कामगार अपेक्षा से अधिक अधिशेष अनुमानित किए गए हैं। इसलिए, जैसे और जब कोई कार्गो प्रहस्तन कामगार पत्तन छोड़ता है भले ही अधिवर्धिता अथवा अन्यथा पर तो पद समाप्त कर दिया जाता है।																														
5.	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.6.2 के अनुसार, यह आवश्यक है कि विभिन्न प्रचालनों का समय और गति अध्ययन किया जाए और तदनुसार विधि प्रक्रिया के परचात मैनिंग मानों/माप-तोल का नियमित समायोजन किया जाए। इस संबंध में की गई कार्रवाई के बारे में बताएं। कृपया यह भी निर्दिष्ट करें कि विभिन्न घटकों के लिए वर्तमान माप-तोल का निर्धारित किया गया था।	असूचीबद्ध कामगारों की सेवा शर्तों को विनियमित करने के लिए भारत के उच्चतम न्यायालय द्वारा गठित उच्च अधिकार समिति द्वारा किए गए अध्ययन के आधार पर पत्तन के मैनिंग मान और माप-तोल निश्चित किए गए थे। भारत सरकार ने माप-तोल, मैनिंग मान और प्रोत्साहन दरों का अपना अनुमोदन प्रदान किया था और यह विभिन्न लदाई/उत्तराई प्रचालनों के लिए जून, 1994 से जारी है।																														
6.	कृपया बताएं कि क्या यह संशोधन प्रस्ताव लाने से पहले व्यापार को विह्वल में किया गया है। यदि व्यापार से विचार-विमर्श किया गया है तो इसका प्रतिपाद अवलोकन के लिए भेजें।	दरमान के संशोधन के लिए प्रस्ताव पर पत्तन उपयोक्ताओं के साथ 29-07-2005 को हुई बैठक में चर्चा की गई थी।																														
7.	कृपया पीपीटी ने कुछ सेवाओं के मामले में प्रशुल्क में संशोधन प्रस्तावित नहीं किया है, इसलिए इसने वर्तमान	टीएएमपी के सुझाव स्वीकार किए गए हैं और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार आवश्यक परिवर्तन किए गए हैं और																														

	दरमान में प्रासंगिक खंडों और शर्तों को बनाए रखा है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में अप्रैल 2005 से लागू हुए थे। इसलिए, इसकी समीक्षा जरूरी है और यदि आवश्यक समझा जाएगा तो संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार एसओआर के सभी प्रासंगिक खंडों और शर्तों में संशोधन करना होगा। कृपया एक बृहत् मसौदा दरमान तैयार कर प्रस्तुत करें।	एसओआर को शामिल किए गए हैं।																																				
	II. यातायात	II. यातायात																																				
1(क)	कृपया कंटेनर यातायात का ब्रेकअप भेजें।	वर्ष 2005-06 और 2006-07 के दौरान पत्तन में प्रहस्तित कंटेनर यातायात निम्नवत् भेजे गए हैं:																																				
		<table><tr><th>इकाईयां</th><th>2004-05</th><th>2005-06</th><th>2006-07</th></tr><tr><td>2005-06 का जोड़</td><td>15</td><td>15</td><td>जनवरी 07 तक</td></tr><tr><td>टैरिफ</td><td>2281</td><td>3417</td><td>2350</td></tr><tr><td>क्यूटीफाई</td><td>31357</td><td>44841</td><td>28187</td></tr><tr><td>मीटर</td><td>मीटर</td><td>मीटर</td><td>मीटर</td></tr><tr><td>20</td><td>2281</td><td>3417</td><td>2350</td></tr><tr><td>40</td><td>रुप्य</td><td>रुप्य</td><td>रुप्य</td></tr><tr><td>प्रशिक्षित</td><td>रुप्य</td><td>रुप्य</td><td>रुप्य</td></tr><tr><td>आइसीडी टीवी</td><td>पारादीप</td><td>पत्तन</td><td>आइसीडी टीवी</td></tr></table>	इकाईयां	2004-05	2005-06	2006-07	2005-06 का जोड़	15	15	जनवरी 07 तक	टैरिफ	2281	3417	2350	क्यूटीफाई	31357	44841	28187	मीटर	मीटर	मीटर	मीटर	20	2281	3417	2350	40	रुप्य	रुप्य	रुप्य	प्रशिक्षित	रुप्य	रुप्य	रुप्य	आइसीडी टीवी	पारादीप	पत्तन	आइसीडी टीवी
इकाईयां	2004-05	2005-06	2006-07																																			
2005-06 का जोड़	15	15	जनवरी 07 तक																																			
टैरिफ	2281	3417	2350																																			
क्यूटीफाई	31357	44841	28187																																			
मीटर	मीटर	मीटर	मीटर																																			
20	2281	3417	2350																																			
40	रुप्य	रुप्य	रुप्य																																			
प्रशिक्षित	रुप्य	रुप्य	रुप्य																																			
आइसीडी टीवी	पारादीप	पत्तन	आइसीडी टीवी																																			
(ख)	कृपया पुष्टि करें कि वर्ष 2005-06 के विवरण में भेजा गया यातायात ब्योरा उस वर्ष के वास्तविक से मेल खाता है और वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए संशोधित किया गया यातायात आरई/बीई 2006-07/2007-08 में दर्शाए गए से मेल खाता है।	वर्ष 2005-06 के विवरण में भेजा गया यातायात उस वर्ष के लिए वास्तविकताओं से मेल खाता है और वर्ष 2006-07 और 2007-08 के यातायात आरई/बीई से मेल खाता है।																																				
(ग)	भेजे गए विवरण अनुसार, वर्ष 2003-04 और 2004-05 में प्रहस्तित वास्तविक यातायात क्रमशः 25.31 मीटर और 30.10 मीटर रहा है (वर्ष 2003-04 की अपेक्षा वर्ष 2004-05 में 18.92 प्रतिशत की वृद्धि)। वर्ष 2005-06 के लिए यातायात 32.17 मीटर (वर्ष 2004-05 की अपेक्षा 2005-06 में 8.86 प्रतिशत की वृद्धि) बताया गया है। वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए यातायात 35.39 मीटर के सहमत आंकड़े पर अनुमानित किया गया है जोकि वर्ष 2005-06 की अपेक्षा 10.22 प्रतिशत अधिक है। कृपया आगे भी तीन वर्षों के लिए यातायात का अनुमान लगाने के समय किए गए कटेनर भेजे। यह भी पुष्टि करें कि यातायात अनुमान 5 वर्ष/वार्षिक योजना में यातायात अनुमानों के अनुसार हैं और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 में यथा विनिर्दिष्ट वर्तमान/संभावित वृद्धि है। यदि इसमें कोई अंतर है तो उसके कारण स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता है। संशोधित विवरण तैयार करने के समय उसे वर्ष 2009-10 के लिए शामिल करते हुए वर्ष 2005-06 के यातायात आंकड़ों को बजट अनुमान, वर्ष 2006-07 और मंत्रालय द्वारा निर्धारित लक्ष्य के आलोक में वास्तविकताओं और भावी वर्षों के अनुमानों के संदर्भ में अधुनातिष्ठ किए जाने की आवश्यकता है।	मुख्य प्रशुल्क मंडल के अधीन अनुमानित आय के ब्योरे भेजें।																																				
2 (क)	पोतों की संख्या और वर्ष 2006-07 से 2009-10 के दौरान प्रहस्तित किए जाने के लिए ऐसे पोतों का जीआरटी विदेशगामी और तटीय के ब्रेकअप भेजे जाने की आवश्यकता है।	पोतों की संख्या और वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए ऐसे पोतों के जीआरटी भेजे गए हैं।																																				
(ख)	पेट यातायात पूर्वानुमान (संख्या और कुल जीआरटी) 30000 जीआरटी से कम, 30000 जीआरटी से 60000 जीआरटी के बीच और 60000 जीआरटी से अधिक स्लैबों में भी भेजे।	जीआरटी के विभिन्न स्लैबों के लिए पेट यातायात पूर्वानुमान भेजा गया है।																																				
III.	क्षमता उपयोगिता	III. क्षमता उपयोगिता																																				
1.	संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.10 के अनुसार, अनुमत-प्रतिताप को पत्तन की क्षमता के उपयोग से जोड़ा जाना चाहिए। अनुमत	यातायात अनुमान वार्षिक योजना/5 वार्षिक प्रस्ताव के अनुसार संशोधित किए गए हैं और नियोजित																																				

	अधिकतम स्वीकार्य प्रतिशत 60 प्रतिशत और अधिक के क्षमता उपयोग के लिए होगा। लागत विवरणों में, वर्ष 2003-04 से 2008-09 में पत्तन क्षमता 39 मी0ट0 दर्शाई गई है। वर्ष 2003-04 से 2005-06 के दौरान प्रहस्तित कार्गो क्रमशः 25.31 मी0ट0, 30.10 मी0ट0 और 32.17 मी0ट0 बताया गया है और वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए अनुमान 35.39 मी0ट0 प्रतिवर्ष बताए गए हैं। जब प्रहस्तित किए जाने वाले प्रहस्तित/अनुमानित कार्गो की उल्लिखित क्षमता से तुलना की जाती है तो उपयोगिता सभी वर्षों में 60 प्रतिशत से अधिक आती है। तथापि, पीपीटी ने इन तीन वर्षों में से किसी भी वर्ष के लिए पूरा आरओसीई का दावा नहीं किया है। इसके कारण स्पष्ट करें।	पूजी पर प्रतिलाम टीएमपी के तर्कों अनुसार पुनर्कीर्ण किया गया है।
2.	पीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह वर्ष 2003-04 से 2005-06 के लिए समग्र पत्तन की क्षमता उपयोगिता और मुख्य घटक समूहों जैसे - लोहा और अन्य अयस्क, कोयला, पीओएल, शुष्क बल्क, कंटेनर, सामान्य कार्गो आदि और वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए निर्धारित क्षमता दर्शाने के पश्चात संशोधित दिशा-निर्देशों के अधीन यथा स्वीकृत आरओसीई प्राप्त करने के लिए उपयुक्ततः लागत विवरणों में संशोधन करें। वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए क्षमता निर्धारण करते समय, कृपया वर्षों और उससे अर्जित किए जाने के लिए संभावित उत्पादकता सुधारों पर विचार करें। यह उल्लेखनीय है कि क्षमता आँकड़े विस्तृत परिकलन द्वारा समर्थित होने चाहिए और विभिन्न सुविधाओं के लिए कल्पित क्षमता और वास्तविक क्षमता उपयोगिता वर्ष-वार भेजे।	समग्र पत्तन के लिए संशोधित दिशा-निर्देशों के अनुसार लागत विवरण आवश्यक संशोधन किए गए हैं। जब प्रमुख घटक समूहों जैसे लौह अयस्क, कोयला, पीओएल, शुष्क बल्क, कंटेनरों आदि के लिए पृथक क्षमता अनुमान तैयार किए जा रहे हैं इसलिए कार्गो के आधार पर पत्तन में पृथक लागत विवरण व्यवस्थित नहीं किए जा रहे हैं। समग्र पत्तन के लिए वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए क्षमता निर्धारण करते समय, उत्पादकता सुधार के साथ इन वर्षों के दौरान प्रस्तावित पूंजी निवेश पर विचार किया गया है।
IV.	वित्तीय/लागत विवरण:	
1 (क)	(i) सामान्य कार्गो का प्रहस्तन, (ii) पीओएल, (iii) लौह अयस्क और अन्य अयस्क, (iv) एमसीएचपी गतिविधि, (v) उपस्कर के लिए किराया प्रभार, (vi) भंडारण आदि के लिए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन आने वाले लागत विवरण उप गतिविधि-वार भेजे। इसी प्रकार, (i) पाइलटेंज और नौकषण, (ii) बर्त किराया, (iii) पत्तन देयताएँ, (iv) जहाजरानी को जल आपूर्ति और शुष्क गोदीकरण तथा उबारना जैसी अन्य उप गतिविधियों के लिए, पोत संबंधी गतिविधि के अधीन आने वाले पृथक उप गतिविधिवार विवरण भेजे।	समग्र पत्तन के लिए लागत विवरण गतिविधि-वार भेजे गए हैं। पृथक कार्गो के लिए लागत विवरण और पोत संबंधी गतिविधियाँ व्यवस्थित नहीं की गई हैं।
(ख)	समग्र पत्तन के लिए लागत विवरण तैयार करने के समय, गतिविधि-वार और उप-गतिविधि-वार, कृपया मुख्य विवरण में आय और व्यय के गतिविधि-वार आंकड़े दर्शाएं। उप-गतिविधि-वार आय और व्यय आंकड़े गतिविधि-वार विवरणों में प्रकट किए जाएं। इसी प्रकार, उप-गतिविधि-वार विवरणों में उप-गतिविधिवार आय और व्यय आंकड़े स्पष्ट रूप से दर्शाएं। यह सुनिश्चित किया जाए कि उप-गतिविधि विवरणों के जोड़ संबंधित गतिविधि विवरणों में आंकड़ों के साथ सहमत होने चाहिए और गतिविधि विवरणों के जोड़ मुख्य विवरण से मेल खाने चाहिए।	मुख्य प्रशुल्क मदों के अधीन अनुमानित आय के ब्योरे भेजे गए हैं।
(ग)	समग्र पत्तन की ऊपर यथा उल्लिखित गतिविधि/उप-गतिविधि विवरण भेजने के समय, कृपया तत्संबंधी गतिविधि/उप-गतिविधि के अधीन प्रासंगिक मुख्य प्रशुल्क मदों को विधिवत् मान्यता देते हुए समर्थक कार्य पत्रकों के साथ उसमें अनुमानित आय प्रमाणित करें।	आवश्यक वृद्धि-शोधन किए गए हैं।
2 (क)	समग्र पत्तन के लागत विवरण में दर्शाई गई प्रचालन आय वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लिए क्रमशः ₹ 471.38 करोड़ और ₹ 502.89 करोड़ है। कृपया वर्ष 2005-06 के वास्तविक आंकड़े भेजें। सभी वर्षों 2006-07 से 2008-09 के लिए प्रचालन आय ₹ 551.81 करोड़ प्रति वर्ष अनुमानित की गई है, वर्ष 2005-06 से 9.72 प्रतिशत की वृद्धि। कृपया आगामी तीन वर्षों के लिए संपदा गतिविधि को छोड़कर सभी गतिविधियों के लिए स्थिर प्रचालन आय अनुमानित करने के कारण स्पष्ट करें।	वर्ष 2004-05 से 2009-10 तक विभिन्न वर्षों के लिए संशोधित प्रचालन आय भेजी गई है।

(क)	गतिविधि-वार लागत विवरणों में कुछ प्रयोजन और अन्य उप-गतिविधि के अधीन दर्शाई गई है। इस उप-गतिविधि के अधीन आय की प्रकृति भेजे।	अन्य प्रचालन आय के बारे में भेजे गए हैं।
3 (क)	वर्ष 2004-05 के लिए प्रचालन लागत रु० 141.12 करोड़ दर्शाई गई है और वह वर्ष 2005-06 के लिए 14.25 प्रतिशत वृद्धि के साथ 161.24 करोड़ दर्शाई गई है। वर्ष 2005-06 में खर्च वास्तविक प्रचालन लागत भेजे। सभी आगामी तीन वर्षों के लिए प्रचालन लागत रु० 175.33 करोड़ प्रति वर्ष अनुमानित की गई है, वर्ष 2005-06 के अनुमानित प्रचालन व्यय से 8.73 प्रतिशत की एकसमान वृद्धि।	विभिन्न वर्षों के लिए प्रचालन लागत-वार्षिक योजना/5 वार्षिक योजना के अनुसार संशोधित की गई है।
(ख)	कृपया बताएं कि क्या स्टाफ क्वार्टरों संबंधी कोई व्यय सभी गतिविधियों में आवंटित किया गया है। यदि हाँ, विभिन्न गतिविधियों के बीच आवंटन का आधार बताएं।	स्टाफ क्वार्टरों से संबंधित व्यय किसी गतिविधि में आवंटित नहीं किया गया है।
(ग)	वर्ष 2000 में पीपीटी के सामान्य दर संशोधन प्रस्ताव की सुविधा करने के समय, यह देखा गया था कि पीपीटी के पास उस समय 1426 कार्गो ग्रहस्तन कामगार थे जिनकी औसत नियुक्ति 8 दिन प्रति माह थी जिसे अभियांत्रिकी कोयला ग्रहस्तन संयंत्रों के शुरू होने के परचात तेजी से कम किए जाने थे। कृपया पीपीटी में कार्यरत कार्गो ग्रहस्तन कामगारों की वर्तमान संख्या और उनकी प्रति माह औसत नियुक्ति भेजे।	कार्गो ग्रहस्तन कामगारों की वर्तमान संख्या 1172 है और औसत नियुक्ति 8 दिन है।
4 (क)	लागत विवरण से प्रकट होता है कि वर्ष 2005-06 से 2008-09 के दौरान भारी निष्कर्षण, संयंत्र तथा मशीनरी, फ्लोटिला एवं क्रोनों पर क्रमशः रु० 150 करोड़, रु० 8 करोड़, रु० 18 करोड़ और रु० 18 करोड़ निवेश किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। सकल भूखंड में जोड़ी जाने वाली परिसंपत्तियों की सूची और परिसंपत्तियों की वर्ष-वार शुरुआत बताएं।	वर्ष-वार सकल भूखंड के बारे में भेजे गए हैं।
(ख)	उपयुक्त (क) के संदर्भ में लिए गए निवेश निगमों को देने के लिए विश्वास किए गए परियोजना/साध्यता रिपोर्टों के बारे में उन रिपोर्टों में शामिल सिफारिशों के सार के साथ भेजे।	मुख्य योजना अर्थात् बेल का निष्कर्षण राशि रु० 154.8 करोड़ अनुमानित की गई है। इस परियोजना के लिए सिफारिश प्राप्त हो चुकी है। अनुमान संशोधित कर रु० 253.8 करोड़ कर दिया गया है और सरकारी अनुमोदन की प्रतीक्षा है।
(ग)	कृपया प्रस्तावित योजनाओं जो कि नियोजित पूंजी में विचारार्थ शामिल की गई है, के शुरू होने की वर्तमान स्थिति भेजे।	गहरा करने की परियोजना के लिए सिफारिश प्राप्त हो चुकी है। लेकोमेटिव, स्टेक्स-सह-रिवलेमर और तेल जेट्टी सुधार के लिए आवेदन दिया जा चुका है। अन्य परियोजनाओं के लिए कार्यवाहियां शुरू की जा चुकी हैं।
(घ)	कृपया बताएं कि क्या उपयुक्त संवर्धनों का यातायात के संवर्धन, इकाई लागत में कटौती और संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.3 द्वारा प्रचालन दक्षता में सुधार पर प्रभाव पड़ता है।	ये प्रस्ताव पोत संचलन और कार्गो ग्रहस्तन की सुविधा के लिए है परंतु इकाई लागत पर कोई ज्यादा प्रभाव नहीं पड़ेगा।
5 (क)	वर्तमान प्रखंड के वर्ष के प्रारंभ में मूल्यहास और वर्ष के दौरान प्रखंड में संवर्धनों को अलग-से दर्शाएं।	वर्ष के प्रारंभ में मूल्यहास के बारे में और वर्ष के दौरान प्रखंड में संवर्धन भेजे गए हैं।
(ख)	कृपया पुष्टि करें कि परिसंपत्तियों का मूल्यहास संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.7.1 में यथा विनिर्दिष्ट परिकलित किया गया है। यदि नहीं, कृपया संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का विधिवत अनुपालन करते हुए अनुमानन में आवश्यक संशोधन करें। निवल अचल परिसंपत्तियों, नियोजित पूंजी और उनपर प्रतिलाभ के अनुमानन में उपयुक्त संशोधन भी करें।	परिसंपत्तियों का मूल्यहास संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार परिकलित किया गया है।
(ग)	हालांकि पीपीटी ने ऊपर पैरा 4 (क) में यथा उल्लिखित अगले तीन वर्षों के दौरान रु० 150 करोड़ का पूंजी व्यय प्रस्तावित किया है, इन सभी वर्षों के लिए लागत विवरण में दिखाया गया मूल्यहास का तत्त्व स्थिर रहता है।	परिसंपत्तियों में संवर्धन परियोजना/पंचवर्षीय योजना प्रस्ताव के अनुसार परिकलित किए गए हैं। मूल्यहास तदनुसार परिकलित किया गया है।
6 (क)	पीपीटी के सामान्य दर संशोधन प्रस्ताव पर आदेश दिनांक 10 अप्रैल, 2000 पारित करते समय, इस प्राधिकरण ने पैरा 16 (xvi) में पाया था कि नियोजित पूंजी से संबंधित आंकड़े अवास्तविक रूप से अधिक पाए गए थे और अगले संशोधन के समय पर नियोजित पूंजी के आंकड़ों की समीक्षा करना जरूरी है। कृपया पुष्टि करें कि वर्तमान दर संशोधन के लिए सुविचारित नियोजित पूंजी सही है और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.3 में यथा विनिर्दिष्ट है।	यह पुष्टि की गई है कि वर्तमान दर संशोधन के लिए सुविचारित नियोजित पूंजी सही है और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.3 में यथा विनिर्दिष्ट है।

(ख).	कृपया संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.5, 2.9.7 और 2.9.8 के अनुसार व्यवसाय परिसंपत्तियों, व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों के रूप में अचल परिसंपत्तियों को अनुसूची का वर्गीकरण करें और यथा लागू आरओसीई परिकलित करें।	परिसंपत्तियों की अनुसूची संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.5, 2.9.7 और 2.9.8 के अनुसार व्यवसाय परिसंपत्तियों, व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों के रूप में वर्गीकृत नहीं किए गए हैं। सभी परिसंपत्तियां व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों के रूप में सुविचारित किए गए हैं क्योंकि ये पतन गतिविधियां चलाने के प्रयोजन के लिए सृजित किए गए हैं।
(ग).	कृपया पुष्टि करें कि वे परिसंपत्तियां जो पूर्णतः चालू अवस्था में और प्रयोग में हैं, निवल प्रखंड में शामिल की गई हैं और परिसंपत्तियां जिनका निपटान कर दिया गया है अथवा बंद कर दी गई है, निवल प्रखंड से अलग कर दिए गए हैं।	यह पुष्टि की गई है कि वे परिसंपत्तियां जो पूर्णतः चालू और प्रयोग में हैं, निवल प्रखंड में शामिल की गई हैं और परिसंपत्तियां जिनका निपटान कर दिया गया है अथवा बंद कर दी गई है, निवल प्रखंड से अलग रखी गई हैं।
(घ).	सकल प्रखंड/निवल प्रखंड कार्गो प्रहस्तन और भंडारण गतिविधि (78 प्रतिशत) के अधीन उपयुक्ततः प्रभाजित किया गया है जबकि पोत संबंधी गतिविधि के अधीन लगभग 17 प्रतिशत अनुपातित किया गया है और शेष अन्य दो गतिविधियों - रेलवे और संपदा गतिविधियों के बीच बांटा गया है। प्रत्येक गतिविधि/उप-गतिविधि के साथ चिह्नित परिसंपत्तियों की (वर्गवार) सूची निर्दिष्ट प्रभाजन के समर्थन में भेजे।	सकल प्रखंड/निवल प्रखंड विभिन्न गतिविधियों में नहीं बांटा गया है परंतु वे परिसंपत्तियां प्रत्येक गतिविधि के लिए चिह्नित की गई हैं।
7 (क).	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय तथा वित्त और विविध व्यय के प्रभाजन का आधार भेजे।	प्रभाजन का आधार भेजा गया है।
(ख).	वर्ष 2005-06 के लिए निर्दिष्ट प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय वर्ष 2004-05 से 11.58 प्रतिशत की वृद्धि प्रकट करता है। वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए सुविचारित व्यय वर्ष 2005-06 से 11.59 प्रतिशत की वृद्धि के साथ एक स्थिर आंकड़ा है। जैसाकि प्रचालन लागत के मामले में उपर्युक्त पैरा 3 (क) में उल्लेख किया गया है, प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय से संबंधित व्यय प्रक्षेपण भी संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 द्वारा डब्ल्यूपीआई के वर्तमान संचालन के संदर्भ में मूल्य उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होना चाहिए। कृपया इस शीर्ष के अधीन दिए गए व्यय प्रक्षेपणों में अपेक्षित संशोधन करें।	आवश्यक संशोधन किए गए हैं।
8 (क).	वर्ष 2004-05 से 2009-10 के लिए वित्त और विविध आय तथा वित्त और विविध व्यय शीर्षों के अधीन शामिल घटकों का ब्रेकअप भेजे।	सूचना भेजी गई है।
(ख).	मुख्य गतिविधियों/उप-गतिविधियों में वित्त और विविध आय, वित्त और विविध व्यय तथा प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों के प्रभाजन का आधार भेजे। यह पुष्टि भी करें कि क्या यह संशोधित लागत प्रारूपों के प्रपत्र 4क में दिए गए सामान्य निर्देशों के अनुसार है। यदि नहीं, तो भिन्नताओं के कारण स्पष्ट करें।	विविध व्ययों के प्रभाजन का आधार निर्देशानुसार रहा है।
9 (क).	वित्त और विविध आय परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ और अन्य के अधीन बांटी गई है। इन दोनों उप-शीर्षों के अधीन निर्दिष्ट आय सभी अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए एकसमान है। उसके कारण बतारें। उप-शीर्षक 'अन्य' के अधीन शामिल आय के व्योरे कृपया भेजे।	इन शीर्षों के अधीन व्योरे भेजे गए हैं।
(ख).	वर्ष 2003-04 और 2004-05 के वार्षिक लेखों और बजट अनुमान, 2005-06 (i) ऋणों और अग्रिमों पर व्याज, (ii) पिछले वर्ष से संबंधित मदों और, (iii) विविध आय से पर्याप्त आय दर्शाते हैं। सभी वर्षों के लिए इन मदों के व्योरे भेजे।	इस शीर्ष के अधीन व्योरे भेजे गए हैं।
10.	पीपीटी ने पेंशन भुगतानों संबंधी व्यय के रूप में सभी चार वर्षों के लिए पीपीटी ने ₹0 40 करोड़ का व्यय निर्दिष्ट किया है। कृपया स्पष्ट करें कि क्या पेंशन पर अनुमानित व्यय इन वर्षों के दौरान वास्तविक मूल्यांकन अथवा वास्तविक/अनुमानित संवितरणों के आधार पर पेंशन/उपदान निधि में वार्षिक अंशदानों का प्रतिनिधित्व करता है। यदि यह वार्षिक अंशदान का प्रतिनिधित्व करता है तो कृपया पेंशन निधि स्थिति के व्योरे और वास्तविक मूल्यांकन की प्रतिलिपि	एलआईसी के मूल्यांकन की प्रतिलिपि अतिरिक्त राशि के योगदान के लिए औचित्य के साथ भेजे।

	भेजे। वर्ष 2004-05 और 2005-06 के दौरान पेंशन और अन्य टर्मिनल देयताओं के वास्तविक संवितरण और अगले चार वर्षों के लिए इस गणना पर अनुमानित आउटगो भी भेजे।	
11.	कृपया पुष्टि करें कि एक बार के व्यय जैसे मजदूरी/पेंशन में बकाया राशियां, वीआरएस प्रतिपूर्ति, आदि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.2 के अनुसार प्रशुल्क संशोधन के लिए लागत विवरण में शामिल नहीं किए गए हैं।	यह पुष्टि की गई है कि मजदूरी, पेंशनों और वीआरएस अंशदान में बकाया राशियां जैसे एक बार के व्यय लागत विवरण नहीं लिए गए हैं।
12.	बोनस/निष्पादन पुरस्कार के स्थान पर एक्स-ग्रेशिया भुगतान विलिमोरिया रिपोर्ट के अनुसार प्रचालन व्यय (वेतन और मजदूरी) के अधीन दिखाया जाना है। कृपया बताएं कि किस शीर्ष के अधीन यह व्यय लेखांकित किया गया है। यदि यह एफ.एंड.एम. व्ययों के अधीन शामिल किया गया है तो कृपया उसके कारण स्पष्ट करें।	बोनस/निष्पादन पुरस्कार पर व्यय वेतन/मजदूरी शीर्ष के अधीन लेखांकित किया गया है। यह एफ.एंड.एम. व्ययों के अधीन शामिल नहीं किया गया है।
13.	कृपया रेलवे और संपदा गतिविधियों को अलग रखते हुए पृथक लागत विवरण भेजें। ऐसा अतिरिक्तकरण अलग-अलग गतिविधि-वार विवरणों में भी किया जाए।	संपदा और रेलवे गतिविधियों को अलग रखते हुए पृथक लागत विवरण भेजे गए हैं।
14 (क)	वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए समान स्तर पर आय अनुमान प्रक्षेपित करने के कारण स्पष्ट करें जब संपदा किराये में सामान्यतः 4 प्रतिशत से 5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि होती है। संपदा गतिविधि के अधीन विभिन्न उप-गतिविधियों के लिए प्रक्षेपित आय का विस्तृत परिकलन भी भेजें।	संपदा पारादीप पत्तन में प्रमुख आय शीर्ष नहीं है। इसलिए, प्रत्येक वर्ष संपदा किराये में 4.5 प्रतिशत की वृद्धि पत्तन के आय अनुमानों को ज्यादा नहीं बदलते हैं।
(ख)	कृपया बताएं कब वर्तमान संपदा किराये संशोधित किए गए थे और क्या पीपीटी ने इन दरों की समीक्षा के लिए कोई प्रस्ताव तैयार किया है।	संपदा पारादीप पत्तन में प्रमुख आय शीर्ष नहीं है। इसलिए, प्रत्येक वर्ष संपदा किराये में 4.5 प्रतिशत की वृद्धि पत्तन के आय अनुमानों को ज्यादा नहीं बदलते हैं।
15.	यह प्रतीत होता है कि रेलवे दुलाई प्रभार अंतिम बार जून, 1992 में संशोधित किए गए थे। कृपया स्पष्ट करें कि क्या रेलवे गतिविधि के अधीन दरों के संशोधन के लिए पीपीटी ने बाद में रेलवे बोर्ड के साथ इस मामले को उठाया था और यदि हां, उसका परिणाम क्या रहा।	रेलवे दुलाई प्रभार रेल बोर्ड के परिपत्र सं. सीसीएम/बीबीएस/एचसी/284/1 दिनांक 16-6-2006 के आधार पर 01-07-2006 से संशोधित किए गए हैं।
16.	वर्ष 2004-05 का लागत विवरण आरओसीई प्रदान करने के पश्चात रु० 10.11 करोड़ का निवल घाटा दर्शाता है। तथापि, वर्ष 2004-05 के वार्षिक लेखों से प्रकट होता है कि उस वर्ष के दौरान रु० 741.17 करोड़ का सकल अधिशेष था। कृपया भिन्नताओं का पुनर्मेल करें और समाधान विवरण इस प्राधिकरण को अग्रेषित करें।	वर्ष 2004-05 के सकल अधिशेष का समाधान विवरण भेजा गया है।
17.	डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के परिकलन के लिए सुविचारित विदेशी मुद्रा विनिमय दर निर्दिष्ट करें। विदेशी मुद्रा विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के कारण अतिरिक्त लाभ, यदि कोई हो, भी परिकलित करें और अलग से दर्शाएं।	एक डॉलर के मामले में परिकलन के लिए सुविचारित विदेशी मुद्रा विनिमय दर रु० 44.50 है। विनिमय उतार-चढ़ाव के मामले में अतिरिक्त आय को परिकलन के लिए लेखा में लेना मुश्किल है क्योंकि ऐसी गणना के लिए कोई विशिष्ट दिशा-निर्देश नहीं हैं।
18 (क)	नियोजित पूंजी अर्थात् विभिन्न गतिविधियों और उप-गतिविधियों की निवल अचल परिसंपत्तियां और कार्यगत पूंजी के प्रभाजन का आधार निर्दिष्ट करें।	नियोजित पूंजी के प्रभाजन का आधार भेजा गया है।
(ख)	यह देखा गया है कि कार्यगत पूंजी का परिकलन करते समय विविध ऋणदाताओं, भंडारों की वस्तुसूची, और रोकड़ तथा बैंक जमा राशियों पर प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 में विनिर्दिष्ट सीमाओं के अनुसार सुविचारित नहीं किया गया है। कृपया दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट सीमाओं की संलग्न आंकड़ों की पुनर्गणना करें।	कार्यगत पूंजी संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 में विनिर्दिष्ट सीमा के अनुसार संशोधित की गई है।
19.	पीपीटी ने निवल अधिशेष पर 35 प्रतिशत आयकर पर विचार करते हुए सभी लागत विवरण प्रस्तुत किए हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.1 के अनुसार, प्रतिलाभ कर-पूर्व दर पर नियोजित पूंजी पर स्वीकार किया जाएगा। कृपया, इसलिए, आयकर पर बिना कोई विचार किए लागत विवरण पुनः प्रस्तुत करें।	लागत विवरण टीएमपी द्वारा की गई टिप्पणी के अनुसार तैयार किया गया है।
20.	वर्तमान वर्ष और अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए प्रशुल्क प्रस्ताव की वर्ग-वार, वार्षिक वित्तीय विवरण भेजें।	अगले तीन वर्षों के लिए प्रशुल्क प्रस्ताव की वार्षिक वित्तीय विवेक्षा भेजी गई है।

21.	सूचकाय व्यय और अनुमत प्रतिलाभ के लेखांकन के पश्चात् अधिशेष/घाटा की मात्रा की गणना के लिए वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए भी निर्धारित प्रारूप में लागत विवरण तैयार करें। ये व्यय संशोधित लागत प्रारूपों में प्रपत्र-7 में भेजें।	ब्योरे भेजे गए हैं।
22.	मंत्रालय के साथ किए गए वर्तमान समझौता ज्ञापन (एमओयू) की प्रतिलिपि अग्रेषित करें।	समझौता ज्ञापन की प्रतिलिपि भेजी गई है।
23.	कृपया बताएं कि क्या पीपीटी ने कोई बीओटी करार किए हैं। यह सर्वविदित है कि लौह अयस्क के प्रहस्तन के लिए दो गहरे डुबाव वाले पूर्णतः अभियांत्रिक बर्थों को पीपीटी द्वारा बीओटी आधार पर विकसित किया जा रहा है जोकि अगले तीन वर्षों में प्रचालन में आएगा। यह भी सर्वविदित है कि अतिरिक्त एक नया कोयला बर्थ और दूसरा बीओटी आधार पर विशेष उर्वरक टर्मिनल विचारधीन है। यदि ऐसे कोई करार किए जा रहे हैं तो उसके ब्योरे भी भेजें। यदि कोई बीओटी करार प्रचालन में है अथवा निकट भविष्य में अंतिम रूप दिया जाना है तो विभिन्न शीर्षों (अर्थात् रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी, पट्टा, किराया, अपफ्रंट, आदि) के अधीन प्राप्ति-योग्य/संभावित प्रोद्भूत का ब्रेकअप भेजें। इस संबंध में, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.3 का अवलोकन करें।	पीपीटी ने कोई बीओटी करार नहीं किए हैं।
	घ. दरमान	
	क. परिभाषा	
1.	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.4 के अनुसार, (i) पाइलटेज-सह-नौकरशण शुल्क संयुक्त किए जाने के लिए जारी रहेगा और पर्याप्त क्षमता की टर्गो/लॉचों की अपेक्षित संख्या और 'पत्तन-सुविधा' के लिए पोतों का/के स्थानांतरण के साथ एक अंतर्गामी और एक बहिर्गामी संचलन शामिल होगा और (ii) अनुरोध करने पर ही पोतों के स्थानांतरण पर पृथक स्थानांतरण प्रभार लगेंगे। कृपया 'स्थानांतरण' की वर्तमान परिभाषा उपयुक्ततः संशोधित करें।	संशोधित दिशा-निर्देशों के अनुसार सुझाव शामिल किए गए हैं।
2.	'पत्तन सुविधा' को पीपीटी के यातायात प्रबंधक/उप परिरक्षक द्वारा यथा निर्णीत पोत की प्रचालनात्मक सुविधा रूप में परिभाषित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। इस बारे में एक खंड शामिल करने का अनुरोध भी किया गया है कि पत्तन सुविधा के लिए पत्तन द्वारा की गई सभी कार्रवाईयां और प्रचालन से प्रभावित पक्षों द्वारा भुगतान नहीं किया जाएगा। प्राथमिक रूप में 'पत्तन सुविधा' शब्द 'पाइलटेज और नौकरशण सेवाओं के मामले में लागू है। पीपीटी को सलाह दी जाती है कि चेन्नई पत्तन न्यास/विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के अधुनावन दरमान का अवलोकन करें और अपने दरमान के उपयुक्त खंड में यह शामिल करें कि पत्तन सुविधा से क्या अभिप्राय है और उसकी वित्तीय विवीक्षा क्या है।	'पत्तन सुविधा' की परिभाषा संशोधित दिशा-निर्देशों के अनुसार शामिल की गई है।
	ख. सामान्य निबंधन और शर्तें	
1.	कृपया संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.19.1, 2.19.2 और 2.19.3 के अधीन यथा निर्धारित डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क की वसूली से संबंधित मानक उपबंध शामिल करें।	डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क संबंधी मानक उपबंध शामिल किया गया है।
2.	चूंकि विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज की दर एसबीआई के पीएलआर से 2 प्रतिशत अधिक होनी चाहिए (संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.18.2 का अवलोकन करें), इसलिए कृपया दंडात्मक ब्याज की दर में तदनुसार संशोधन करें।	टीएमपी द्वारा यथा सुझावित विलंबित भुगतान के लिए ब्याज की दर पर प्रासंगिक खंड में उपयुक्ततः संशोधन किया गया है।
3.	कृपया दरमान में संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5 और 2.18.1 से 2.16.3 शामिल करें।	टीएमपी के सुझाव मसौदा दरमान में शामिल किए गए हैं।
4.	अदेश सं. टीएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 7 जनवरी, 2005 और अनुवर्ती संशोधन दिनांक 15 जनवरी, 2005 में यथा निर्धारित तटीय पोत/कार्गो/कंटेनरों को रियायत पर शासित प्रासंगिक शर्तें सामान्य निबंधन और शर्तों के अधीन शामिल की जाए।	तटीय पोत/कार्गो को रियायतों पर शासित शर्तें सामान्य निबंधन और शर्तों में शामिल की गई हैं।
	ग. घाटशुल्क	
1.	कृपया पुष्टि करें कि घाटशुल्क प्रभार संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.2.2 में यथा निर्धारित कार्गो के प्रहस्तन और भंडारण के	घाटशुल्क प्रभार प्रहस्तन की लागत और ऐसे कार्गो के प्रहस्तन और भंडारण के समय अपेक्षित ध्यान पर

	समय प्रहस्तन की लागत और अपेक्षित विशेष ध्यान के आधार पर प्रस्तावित किए गए हैं।	आधारित है।
2.	यह देखा गया है कि अवशिष्ट स्पिलेजिज को हटाने के लिए रु० 0.50 प्रति टन की नई वसूली शामिल करने का प्रस्ताव पीपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 5 अगस्त, 2006 द्वारा वापस ले लिया गया है।	यह पुष्टि की जाती है कि अवशिष्ट स्पिलेजिज को हटाने के लिए रु० 0.50 पैसे प्रति टन की वसूली निर्धारित करने का प्रस्ताव वापस ले लिया गया है।
3.	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.2.3 के अनुसार, इसके लिए घाटशुल्क अनुसूची के अधीन एक टिप्पणी शामिल की जानी चाहिए कि किसी कार्गो को 'अविनिर्दिष्ट' वर्ग के अधीन किसी कार्गो को वर्गीकृत करने से पहले, प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण यह देखने के लिए देखा जाना चाहिए कि क्या कार्गो को घाटशुल्क अनुसूची में उल्लिखित विशिष्ट वर्गों में से किसी के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है।	आवश्यक शत अविनिर्दिष्ट वर्ग के अधीन कार्गो के वर्गीकरण के लिए शामिल की गई है।
4.	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.3 के अनुसार, कृपया सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों, ताप कोयला से इतर और कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं के लिए रियायती कार्गो/कंटेनरों संबंधी प्रभार निर्धारित करें।	तटीय कार्गो के लिए पृथक घाटशुल्क अनुसूची लौह अयस्क ताप कोयला के अतिरिक्त और कच्चे तेल सहित पीओएल उत्पादों के लिए उपलब्ध करवाई गई है।
5.	कोयला/कोक, लौह अयस्क, सीमेंट, अल्युमीनियम पिण्ड, पीओएल और उत्पाद तथा मछली जैसी वस्तुओं पर घाटशुल्क प्रभार विभिन्न प्रतिशतों द्वारा बढ़ाए जाने के लिए प्रस्तावित किए गए हैं। दरों में कटौती कोयले के अभियांत्रिक प्रहस्तन और खाद्यान्नों, तिलहनों, अनाजों, दालों, खाद्य तेल आदि के मामले में छोड़कर सभी अन्य घटकों पर प्रस्तावित की गई है। वह आधार जिसपर प्रस्तावित घाटशुल्क दरें परिगणित की गई हैं, लागत विवरणों के साथ स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता है। अगले चार वर्षों में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की मदवार अनुमानित क्षमता और उससे होने वाली समावित आय भी भेजी जाए।	पत्तन विभिन्न कार्गो के लिए पृथक लागत विवरण व्यवस्थित नहीं करता है। अगले चार वर्षों में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की मदवार अनुमानित क्षमता भेजी गई है।
6.	वर्तमान घाटशुल्क अनुसूची में, प्रभार 20 फीट तक की लम्बाई के कंटेनरों और 20 फीट से अधिक लम्बाई के कंटेनरों के लिए निर्धारित किए गए हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.4 के अनुसार कृपया घाटशुल्क अनुसूची में 20 फीट तक की लम्बाई के कंटेनरों, 40 फीट तक की लम्बाई के कंटेनरों और 40 फीट से अधिक लम्बाई के कंटेनरों के लिए प्रभार निर्धारित करें।	यह पत्तन केवल 20' और 40' कंटेनरों का प्रहस्तन करता है। तथापि, सुझाव अनुसार नई दरें प्रस्तावित की गई हैं।
7.	पोतांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभार संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.5.1 द्वारा लदाई अथवा उत्तराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के लिए प्रहस्तन प्रभारों के 1.5 गुणा से अधिक नहीं होगा। पीपीटी को सलाह दी जाती है कि पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रभार संशोधित दिशा-निर्देशों के अनुसार निर्धारित करें।	पारादीप पत्तन में कंटेनरों का पोतांतरण नहीं किया जाता है। इसलिए, पृथक प्रभार नहीं दिया गया है।
8.	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.7.1 के अनुसार, बिजली आपूर्ति और प्रशीतन कंटेनरों के अनुवीक्षण प्रभारों की 4-घंटे आधार पर वसूल किए जाने की आवश्यकता है। कृपया इस संबंध में उपयुक्त संशोधन प्रस्तावित करें।	सुझावों का अनुपालन किया गया है।
9.	आदेश दिनांक 10 सितम्बर, 2003 द्वारा, यह प्राधिकरण पत्तन के भीतर एसबीएम और पीओएल के पोतांतरण के माध्यम से कच्चे तेल के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क के संशोधन हेतु पीपीटी के प्रस्ताव का निपटारा किया था। उस समय पीपीटी कच्चा तेल पोतांतरण प्रचालन के लिए संयुक्त दर निर्धारित करने शीघ्र ही इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड एसबीएम शुरू करने के लिए सहमत था। इस मुद्दे पर हुई प्रगति के बारे में कृपया बताएं।	पत्तन ने इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन (आईओसी) द्वारा एकल बॉय मूरिंग (एसबीएम) के शुरू होने के पश्चात कच्चा तेल पोतांतरण प्रचालनों के लिए विभिन्न सेवाएं चलाने के लिए नया है, प्रशुल्क प्रस्तुत किया है।
10.	चिंगट घटक के लिए घाटशुल्क दर 0.30 प्रतिशत यथामूल्य पर वर्तमान वसूली के स्थान पर रु० 100 प्रति मी०ट० प्रस्तावित की गई है। कृपया प्रस्तावित दर उपयुक्त लागत पत्रक के साथ तर्कसंगत ठहराएं।	चूंकि इस पत्तन पर चिंगट निर्यात नहीं किए जाते हैं, इसलिए संशोधित दिशा-निर्देशों के अनुसार यथामूल्य दर को समाप्त करने का प्रस्ताव किया गया है। रु० 100/- प्रति टन की दर ऐसे कार्गो के उच्च मूल्य के मददेनजर प्रस्तावित की गई है। विभिन्न कार्गो के प्रहस्तन के लिए पारादीप में पृथक लागत तालिका व्यवस्थित नहीं की गई है।

11.	बाजिंग (लदाई और उतराई) के लिए ₹ 15 प्रति मी०ट० की नई दर घाटशुल्क अनुसूची के अधीन प्रस्तावित की गई है। इस दर पर कैसे पहुंचा गया ब्योरे वाला तुलन पत्रक प्रस्तुत करें। इस मामले में उपलब्ध करवाए जाने के लिए सही सेवा और इस सेवा की वित्तीय विवीक्षा भेजें।	बाजिंग के लिए ₹ 15/- प्रति टन की नई दर बाजों द्वारा कार्गो का तटीय संचलन आकर्षित करने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन आयातों/निर्यातों के समय ऐसे कार्गो के लिए एक बार घाटशुल्क प्राप्त करेगा। इसलिए, इस पत्तन पर नई गतिविधि को आकर्षित करने के लिए ₹ 15/- प्रति टन की बाजिंग दर प्रस्तावित की गई है जिसे अभी चलाया जाना है। शामिल सेवा बाजों में और से कार्गो की लदाई/उतराई के लिए है।
12.	एमसीएचपी के माध्यम से कोयला प्रहस्तन के लिए दर की वैधता 31 मार्च, 2006 को पहले ही समाप्त हो चुकी है। कृपया वह दर सूचित करें जिसपर यह सेवा वर्तमान में उपलब्ध करवाई गई है। इस प्राधिकरण को यह भी सूचित करें कि अनुमोदित दर को विस्तारित करने के लिए प्रस्ताव क्यों नहीं भेजा गया था यदि वर्तमान दर को और 3 वर्षों के लिए बनाए रखने की इच्छा थी। एमसीएचपी के माध्यम से केवल कोयला के प्रहस्तन पर लागत विवरण प्रस्तुत करें।	पत्तन ने कोयला प्रहस्तन संयंत्र की दरों के लिए समाप्ति तारीख अर्थात् 31 मार्च 2006 से बहुत पहले सितम्बर, 2005 के दौरान एसओआर के संशोधन के लिए बहुत प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। इसलिए, इन्हीं दरों को आगे के तीन वर्षों की अवधि के लिए समय का विस्तार मांगने के लिए टीएमपी को पृथक प्रस्ताव नहीं भेजा गया था। पत्तन ने दोबारा समसंख्यक पत्र दिनांक 18 अगस्त, 2006 द्वारा टीएमपी को एमसीएचपी के लिए अनुमोदित दर को जारी रखने की सूचना दी थी क्योंकि वैधता अवधि 31 मार्च, 2006 से समाप्त होनी थी। एमसीएचपी का लागत विवरण भेजा गया है। एमसीएचपी की दरों का अनुवर्तन 31 मार्च, 2009 को समाप्त तीन वर्षों की अवधि के लिए अनुमोदित करने हेतु दोबारा उपस्था किया था।
13.	पीपीटी ने आईओएचपी के माध्यम से लौह अयस्क के प्रहस्तन पर लागू दर में यह उल्लेख करते हुए 16 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है कि बर्थ की लम्बाई बढ़ाने, स्टेकर रिक्लेयर बदलने और आईओएचपी के अपग्रेडेशन पर लगभग ₹ 22 करोड़ पहले ही खर्च हो चुके हैं। पत्तन ने भी स्वीकार किया है कि संयंत्र का औसत थुपट 1600 से बढ़ाकर 20000 टन प्रतिदिन हो गया है। कृपया समीक्षा करें कि स्वतः बढ़ा हुआ थुपट किए गए निवेशों के लिए पत्तन की प्रतिपूर्ति नहीं करेगा।	पत्तन ने आईओएचपी के माध्यम से लौह अयस्क के प्रहस्तन पर लागू दरों में 16 प्रतिशत वृद्धि की मांग की है। 1600 मी०ट० से 20000 मी०ट० थुपट संयंत्र की उत्पादन क्षमता बढ़ाने के लिए पत्तन द्वारा पहले से किए गए व्यय की प्रतिपूर्ति के लिए सकल रूप में पर्याप्त लाभ है।
14.	पीपीटी ने उल्लेख किया है कि तेल जेट्टी के सृजन में किया गया ₹ 50 करोड़ का निवेश 83 प्रतिशत तक इस्तेमाल किया जा रहा है और घाटे को पूरा करने के लिए पीओएल उत्पादों पर 11 प्रतिशत की वृद्धि दर के लिए कहा गया है। पीपीटी से अनुरोध है कि केवल पीओएल उत्पादों के प्रहस्तन पर लागत विवरण, उसमें जेट्टी की क्षमता और इसकी उपयोगिता की सीमा सहित प्रस्तुत करें।	पत्तन केवल पीओएल उत्पादों के प्रहस्तन लागत विवरण उपस्था नहीं करता है। पत्तन द्वारा तेल जेट्टी के लिए लगभग ₹ 50 करोड़ के निवेश का निवेदन किया गया है। इसलिए, पीओएल उत्पादों के लिए प्रस्तावित दरों में 11 प्रतिशत वृद्धि की मांग की गई है। वर्तमान क्षमता उपयोगिता फरवरी, 2007 तक लगभग 25 प्रतिशत है।
घ. उर्वरक बर्थ I और II पर प्रहस्तित पारादीप फास्फेट लि० (पीपीएल) और भारतीय कृषक उर्वरक सहकारिता लि० (इफको) के कार्गो के लिए प्रभार		
1.	पारादीप फास्फेट लि० (पीपीएल) को आबटित बर्थ के लिए प्रस्तावित दरों के संबंध में, पीपीटी ने उल्लेख किया है कि पीपीएल के बर्थ पर प्रहस्तित कार्गो के लिए दरों को इफको बर्थ में प्रहस्तित कार्गो के बराबर किए जाने की आवश्यकता होगी। पीपीटी से अनुरोध है कि यह बताएं कि क्या पत्तन और पीपीएल के बीच 1985 में हस्ताक्षरित करार में यदि न्यूनतम गारंटीशुदा थुपट अर्जित नहीं किया जाता है तो प्रतिवर्ष न्यूनतम गारंटीशुदा थुपट अधिरोपित करने के लिए समय-समय पर बर्थ किराया प्रभार और समेकित कार्गो प्रभार बढ़ाने के लिए उपयुक्त खंड शामिल हैं। यदि ऐसे मुद्दों पर करार में कुछ नहीं कहा गया है तो पीपीटी से अनुरोध है कि वह उल्लेख करें कि क्या पीपीएल ने प्रस्तावित संशोधनों को सहमति दे चुका है।	पत्तन और पीपीएल के बीच वर्ष 1985 में हस्ताक्षरित करार में एक खंड है कि समेकित कार्गो प्रभार परस्पर सहमति से अधिरोपित किए जा सकते हैं। वर्तमान करार में न्यूनतम गारंटीशुदा थुपट (एमजीटी) का कोई प्रावधान नहीं है। इसलिए, पत्तन ने इस संबंध में पीपीएल के ओर से आपत्तियों के बावजूद करार में कुछ बदलाव प्रस्तावित किए हैं। पीपीएल के साथ तब करार किया गया था जब पीपीएल सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम था। पीपीएल के निजी क्षेत्र की इकाई बनने के पश्चात स्थिति में बदलाव आया है।
2.	उपयुक्त मुद्दे पर, पीपीटी से इस प्राधिकरण के पत्र दिनांक 7 जुलाई, 2006 का अवलोकन करने की सलाह भी दी गई थी जिसमें यह दिए गए कारणों से यह संप्रेषित किया गया है कि यह प्राधिकरण केवल विभिन्न सुविधाओं के प्रयोग के लिए लागत आधारित दरों को	पत्तन पीपीएल और इफको बर्थों के लिए पृथक लागत ब्योरे व्यवस्था नहीं करता है।

<p>अनुमोदन प्रदान करेगा और उन्हें दरमान में शामिल करेगा और पत्तनों को स्वतंत्रता होगी कि ऐसी निर्धारित अधिकतम सीमा में प्रचालन करें। इस पत्र में यह उल्लेख भी किया गया है कि एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अधीन प्राधिकृत करने के मामले में छोड़कर, यह प्राधिकरण द्विपक्षीय करारों जो पत्तन बर्थों के आबंटन के लिए अन्य संगठनों के साथ कर सकता है, के वैयक्तिक मामलों को नहीं लेगा। पीपीटी को पीपीएल और इफको को आबंटित उर्वरक बर्थ I और II के लिए वसूल किए जाने वाले प्रस्तावित प्रभारों के लिए लागत औचित्य भेजने की सलाह भी दी गई थी ताकि यह प्राधिकरण दो बर्थों के लिए प्रस्तावित भिन्न-भिन्न दरों का विश्लेषण कर सके। पीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 31 अक्टूबर, 2006 के अधीन इस प्राधिकरण को सूचित किया था कि उसने मंत्रालय की अनुमति प्राप्त करने के पश्चात समीपवर्ती बर्थों के प्रचालन के लिए इफको के साथ 28 अक्टूबर 2006 को औपचारिक करार पर हस्ताक्षर किए थे। पीपीटी से एक बार पुनः अनुरोध है कि ऊपर उल्लिखित दो उर्वरक बर्थों के लिए प्रस्तावित भिन्न-भिन्न दरों के लागत औचित्य भेजें।</p>	
<p>ड. लाइटरेज</p>	<p>ड. लाइटरेज</p>
<p>वर्तमान दरमान के पैरा 3.2.1 में दी गई लाइटरेज लेवी को हटाने का प्रस्ताव किया गया है। कृपया स्पष्ट करें कि क्या प्रस्तावित बाजिंग सेवा लाइटरेज गतिविधि के स्थान पर शुरू की जा रही है। कृपया लाइटरेज प्रचालन को समाप्त करने और बाजिंग प्रचालन शुरू करने की वित्तीय विवीक्षा भेजें।</p>	<p>वर्तमान दरमान के 3.2.1 पर लाइटरेज लेवी हटाने का प्रस्ताव किया गया है। बाजिंग इस गतिविधि के स्थान पर शुरू की गई है। लाइटरेज प्रचालनों को बंद करने से कोई वित्तीय विवीक्षा नहीं आएगी क्योंकि लाइटरेज के माध्यम से कार्गो प्रहस्तित नहीं किया जाता है।</p>
<p>च. विलंबशुल्क</p>	<p>च. विलंबशुल्क</p>
<p>1. कृपया पिछले दो वर्षों के कार्गो और कंटेनरों के औसत विराम समय कस विश्लेषण भेजें। वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए विलंबशुल्क और भंडारण आय के अनुमानन के लिए सुविचारित औसत विराम समय भी भेजें।</p>	<p>पिछले दो वर्षों के लिए कार्गो का औसत विराम समय भेजा गया है। कंटेनर विराम समय लगभग 30 दिन है क्योंकि खाली कंटेनर एक माह के पश्चात निर्यात के लिए छोड़े और हटाए जाते हैं। एक कंटेनर सेवा पत्तन पर प्रति माह आती है। वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए विलंबशुल्क और भंडारण आय भी भेजी गई है।</p>
<p>2. कृपया संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.3 के अनुसार कच्चे तेल; लौह अयस्क और लौह अयस्क गुटिटकाओं सहित और ताप कोयला तथा पीओएल से इतर, सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए रियायती कार्गो/कंटेनर संबंधी प्रभार निर्धारित करें।</p>	<p>कंटेनर प्रभारों और तटीय कार्गो पर रियायतें अब निर्धारित की गई हैं।</p>
<p>3. संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.5 के अनुसार अनुमत निःशुल्क विलंबशुल्क/भंडारण सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के अकार्यदिवसों के अलावा होगा। कृपया इस खंड को दरमान के पैरा 2 में सामान्य निबंधन और शर्तों में शामिल करें।</p>	<p>दरमान में आवश्यक प्रावधान किया गया है।</p>
<p>4. खंड 5.8.2 के अनुसार आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क विराम समय (भंडारण) अवधि कंटेनर के उतारे जाने के दिन के बाद वाले दिन से शुरू होगी और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश करने के समय से शुरू होगी। कृपया इस संबंध में उपयुक्त संशोधन प्रस्तावित करें।</p>	<p>आवश्यक प्रावधान दरमान में शामिल किया गया है।</p>
<p>5. संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.7.3 के अनुसार, प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों पर 25 प्रतिशत तक प्रीमियम जोखिमपूर्ण कंटेनरों के मामले में वसूल किया जा सकता है। पीपीटी के दरमान में वर्तमान उपबंध दोपुनी दरों पर विलंबशुल्क की वसूली की अनुमति प्रदान करते हैं। कृपया इस संबंध में उपयुक्त संशोधन प्रस्तावित करें।</p>	<p>दरमान में उपयुक्त संशोधन शामिल किए गए हैं।</p>
<p>6. वर्तमान दरमान के पैरा 3.3.1 के अधीन कंटेनरों पर विराम समय प्रभारों के अलावा कंटेनरों में कार्गो पर विलंबशुल्क की वसूली के लिए उपबंध दिया गया है। कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क ढांचा अनुमोदित करते समय, आदेश दिनांक 10 सितम्बर, 2003 द्वारा पीपीटी को कंटेनर और कंटेनरबद्ध कार्गो के लिए समेकित विराम समय निर्धारित करने की सलाह दी गई थी। इस संबंध में शुरू की गई कार्यवाही, यदि कोई हो, संप्रेषित करें। प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 5.6.2 के अनुसार, कंटेनरबद्ध कार्गो</p>	<p>पत्तन ने कंटेनरों के लिए विराम समय टीएएमपी के आदेश दिनांक 31-03-2005 के अनुसार निर्धारित किया है। दरमान का पैरा 3.3.1 कंटेनरबद्ध कार्गो पर विलंबशुल्क की वसूली के लिए है। इस संबंध में यह स्पष्ट किया जाता है कि पारादीप पत्तन प्रत्येक माह लगभग 150 खाली और 150 लदे हुए कंटेनरों का प्रहस्तन करता है। खाली कंटेनर लगभग एक माह के अंतराल के पश्चात निर्यात कार्गो से भरे जाते हैं। इस</p>

	पर विलंबशुल्क कंटेनरों पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों के अलावा वसूल नहीं किए जा सकते जब तक कि ऐसा करने के लिए विशेष कारण नहीं हों। कृपया विराम समय प्रभारों के अतिरिक्त कंटेनरों में कार्गो पर विलंबशुल्क की वसूली के लिए समर्थन में पीपीटी पर मौजूद विशेष परिस्थितियों/कारणों के बारे में बताएं।	पत्तन पर आयात कंटेनरों का प्रहस्तन नहीं किया जाता है। इसलिए कार्गो पर कोई विलंबशुल्क नहीं है।
7.	भंडारण प्रभारों की वसूली पर शर्तों सहित एक टिप्पणी परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों के मामले में संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.8.3 के अनुसार शामिल की जाए।	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.8.3 के अनुसार शर्तें शामिल की गई हैं।
8.	दरमान में एक खंड यह शामिल किया जाए कि आयात और निर्यात दोनों कार्गो/कंटेनरों पर विलंबशुल्क उस अवधि के लिए प्रोदभूत नहीं होगा जब उपयोक्ताओं के अनुरोध पर पत्तन कार्गो की सुपुर्दगी/कंटेनर नौवहन करने की स्थिति में नहीं हो।	उपयुक्त उपबंध शामिल किए गए हैं।
छ. खुले स्टैकयार्ड, ढके हुए स्थान और घाट ऐपरन आदि के लिए लाइसेंस शुल्क		
1.	वर्तमान दरों को 50 प्रतिशत वृद्धि के साथ 260 प्रतिशत किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। कृपया दरों में प्रस्तावित वृद्धि के लागत व्योरा के साथ तर्कसंगत ठहराएं। पीपीटी ने उल्लेख किया है कि ढके हुए स्थान/शेडों के लिए किरायों में संशोधन पत्तन पर उर्वरक और खाद्यान्न आकर्षित करने के लिए है। यह समझ से परे है कि वर्तमान प्रशुल्क में 260 प्रतिशत वृद्धि अतिरिक्त कार्गो को पत्तन की ओर कैसे आकर्षित करेगी। कृपया स्पष्ट करें।	पत्तन ने खुले स्थान के लिए 50 प्रतिशत वृद्धि के साथ 250 प्रतिशत और जाने का प्रस्ताव किया है। पत्तन द्वारा इस संबंध में पृथक लागत तालिका व्यवस्थिति नहीं की गई है। तथापि पत्तन ने पत्तन पर अधिक कार्गो व्यवस्थित करना के लिए अतिरिक्त भंडारण स्थान सृजित करने के लिए इस संबंध में ₹ 5 करोड़ से अधिक खर्च किए हैं। प्रभारों में वृद्धि इस संबंध में लागतों की वसूली करने के लिए है।
2.	ढके हुए और खुले स्थान के उपयोग संबंधी शर्तें में संशोधन करने की आवश्यकता कृपया स्पष्ट करें। यह उल्लेख किया गया है कि स्थान अथवा अन्य प्रापटी के उपयोग के लिए यातायात प्रबंधक परमिट जारी करेगा। यह विनिर्दिष्ट करना उचित है कि वैयक्तिक कार्मिकों की बजाय पीपीटी अधिकारी अथवा सामान्यतः इसके द्वारा प्राधिकृत है। वैयक्तिक कार्मिकों को शक्तियों की आंतरिक सुपुर्दगी पीपीटी स्तर पर की जा सकती है।	पत्तन ने, उसी समय, ढके हुए स्थान जो कि उपयोग अधीन रहता है के लिए कम प्रभार प्रस्तावित किया है क्योंकि पत्तन स्टैक और खाद्यान्नों का प्रहस्तन नहीं कर रहा है। अब इकाई दर 10 वर्ग मी 10 अथवा उसका भाग से 100 वर्ग मी 10 अथवा उसका भाग की गई है जिससे ढके हुए स्थान के किरायों की इकाई लागत में काफी कमी आई है। यह इकाई दरों में एकरूपता बनाए रखने के लिए भी है। सलाह अनुसार, आवश्यक संशोधन शामिल किए गए हैं। पत्तन ने 'यातायात प्रबंधक' और 'उप परिरक्षक' पदनामों को बदल दिया है।
3.	पैरा 2.4 (iv) में प्रस्तावित संशोधन "पट्टा" शब्द को "किराया" शब्द से बदलने के लिए है। कृपया उसके लिए जरूरत स्पष्ट करें।	प्रस्तावित संशोधन हटाया जा सकता है।
4.	पैरा 2.4 में वर्तमान शर्तें को संशोधित करने का प्रस्ताव किया गया है। यह प्रस्ताव पत्तन की मध्यस्थता के माध्यम से आबंटिती और दूसरे उपयोक्ता से प्रभारों की वसूली के लिए है। यह स्पष्ट नहीं है कि क्या प्रस्तावित व्यवस्था से पीपीटी की आय में वृद्धि होगी और यदि हाँ तो उसकी सीमा। कृपया वित्तीय विवीक्षा के साथ स्पष्ट करें।	प्रस्तावित संशोधन हटाए जा सकते हैं। वर्तमान शर्तें "यातायात प्रबंधक" पदनाम को छोड़कर जारी रहेगी।
5.	पोत के उतारे जाने के 45 दिनों के भीतर यदि कार्गो पूरी तरह से नहीं हटाया जाता है तो मासिक शुल्क का पांच गुणा वसूल करने का प्रस्ताव किया गया है। ऐसी दंडात्मक वसूली अधिरोपित करने की अनिवार्यता स्पष्ट करें। पिछले दो वर्षों के दौरान कितनी बार कार्गो निर्धारित समय में पूरी तरह से नहीं हटाया गया था। चूंकि प्रभार्य प्रभार मासिक आधार पर आबंटित क्षेत्र पर है, इसलिए कृपया स्पष्ट करें कि दंडात्मक वसूली विशेष रूप से ग्रहीत ग्राहकों के मामले में ही अधिरोपित क्यों की जाए।	पत्तन ने पत्र दिनांक 29-9-2005 द्वारा मासिक शुल्कों के पांच गुणा की वसूली के लिए संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया था यदि कार्गो उतराई के पूरा होने के 45 दिनों के भीतर नहीं हटाया जाता है। ग्रहीत ग्राहकों के मामलों में भंडारण प्रभार बारह-मासिक आधार पर वसूल किए जाते हैं, उसके पश्चात समान अवधि के लिए अनुरोध पर नौकरणा आधार पर।
6.	आदेश दिनांक 22 अक्टूबर, 2003 द्वारा प्लॉट किरायों और उपस्कर किराया प्रभारों पर शासित दरमान में निबंधन और शर्तें संशोधित की गई थीं। पत्तन को आदेश दिनांक 22 अक्टूबर, 2003 के पैरा 4 (v) द्वारा सलाह दी गई थी कि वह प्लॉटों/स्टैकयार्ड/ढके स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क की वसूली के लिए 30 दिनों की सतत इकाई में बदले जहां वसूली की इकाई "प्रति माह अथवा उसका भाग" रही है। कृपया अनुपालन करें।	टीएएमपी द्वारा तथा सुझावित, पत्तन ने सतत 30 दिनों के लिए प्लॉटों और स्टैक यार्ड/ढके हुए स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क वसूल करने के लिए शर्तें पहले ही शामिल कर चुका है।

ज. कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए किराया प्रभार																											
1.	लोकोमोटिव के लिए किराया प्रभारों की वसूली भारतीय रेलवे दरों के अनुसार प्रस्तावित की गई है। दरमान के अनुसार वर्तमान दरें हॉर्स पावर के आधार पर ₹ 12000 और 20000 हैं। कृपया इस संबंध में भारतीय रेलवे के वर्तमान प्रशुल्क ढाँचे का अवलोकन करें।	दरमान के अनुसार पत्तन लोकोमोटिव के लिए किराया प्रभार केवल बाज़िब दरें हैं क्योंकि लोकोमोटिव बाहरी लोगों को किराये पर नहीं दिए जाते हैं। पत्तन रेलवे से लोकोमोटिव, उनकी दरों की अनुसूची के अनुसार प्रभारों के भुगतान पर किराये पर लेता है। इसलिए, स्पष्टता के प्रयोजन से पत्तन ने खंड में तदनुसार संशोधन प्रस्तावित किए हैं।																									
2.	वर्तमान दरों में 14.25 प्रतिशत वृद्धि द्वारा 92.30 प्रतिशत किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। कृपया दरों में ऐसी वृद्धि प्रस्तावित करने के कारण लागत व्योरे के साथ स्पष्ट करें।	वर्तमान दरों में वृद्धि कार्गो प्रहस्तन उपस्करों के बहुत कम उपयोग के कारण की गई है जोकि निम्नवत् है: <table><tr><th>विवरण</th><th colspan="3">उपयोगिता का %</th></tr><tr><th></th><th>04-05</th><th>05-06</th><th>2006-07 (जनवरी '07 तक)</th></tr><tr><td>तट-क्रैन्</td><td>32%</td><td>26%</td><td>30.09%</td></tr><tr><td>मेबाइल क्रैन्</td><td>5.77%</td><td>4.79%</td><td>9.97%</td></tr><tr><td>पे-लोडर्स</td><td>3.75%</td><td>7.09%</td><td>5.19%</td></tr><tr><td>अन्य</td><td>6.39%</td><td>10.70%</td><td>5.17%</td></tr></table>		विवरण	उपयोगिता का %				04-05	05-06	2006-07 (जनवरी '07 तक)	तट-क्रैन्	32%	26%	30.09%	मेबाइल क्रैन्	5.77%	4.79%	9.97%	पे-लोडर्स	3.75%	7.09%	5.19%	अन्य	6.39%	10.70%	5.17%
विवरण	उपयोगिता का %																										
	04-05	05-06	2006-07 (जनवरी '07 तक)																								
तट-क्रैन्	32%	26%	30.09%																								
मेबाइल क्रैन्	5.77%	4.79%	9.97%																								
पे-लोडर्स	3.75%	7.09%	5.19%																								
अन्य	6.39%	10.70%	5.17%																								
3.	'35 मी0ट0 से अधिक मोबाइल क्रैन् और '350 एचपी से अधिक बुल्डोजर' के लिए नई दरें प्रस्तावित की गई हैं। उपस्कर के लिए किराया प्रभार निर्धारित करने के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अधीन निर्धारित प्रारूप के अनुसार सभी विनिर्दिष्ट व्योरे भेजते हुए कार्य पत्रक प्रस्तुत करें।	इस पत्तन में विभिन्न कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए पृथक लागत विवरण नहीं रखे जाते हैं। नई दरें प्रस्तावित की गई हैं और इस संबंध में कार्य पत्रक भेजे गए हैं।																									
4.	पीपीटी ने पत्र दिनांक 5 अगस्त, 2006 द्वारा इस प्राधिकरण से 20 टन ईएलएल क्रैन् के लिए किराया प्रभार ₹ 10000 प्रति 8 घंटे वसूल करने का पूर्ववर्ती प्रस्ताव वापस लिया गया मान लिए जाने का अनुरोध किया था। पीपीटी ने साथ ही साथ 20 टन ईएलएल क्रैन् के लिए ₹ 18,000 प्रति 8 घंटे, 15 घन मी0 ग्रेन के लिए ₹ 1500 प्रति घंटा और 1600 बीएचपी लॉच के लिए 206 अमेरिकी डॉलर (विदेशगामी पोतों के लिए) और ₹ 6800 (तटीय पोतों के लिए) की वसूली का प्रस्ताव किया था। पत्र दिनांक 29 अगस्त, 2006 द्वारा, इस प्राधिकरण ने पीपीटी से प्रस्तावित दरें लागत व्योरे के साथ भेजने के लिए निर्धारित प्रारूपों में प्रस्ताव दाखिल करने का अनुरोध किया था। पीपीटी ने 25 सितम्बर, 2006 को इस प्राधिकरण को सूचित किया था कि उसके पत्र दिनांक 5 अगस्त, 2006 में शामिल अनुरोध सामान्य दर संशोधन प्रस्ताव का एक हिस्सा है और इसलिए प्रस्तावित संशोधित दरें सामान्य दर संशोधन के साथ सुविचारित करें। पीपीटी को एक बार पुनः सलाह दी जाती है कि प्रस्तावित दरें लागत व्योरे के साथ तर्कसंगत ठहराने के लिए निर्धारित प्रारूप में व्योरे भेजे जाने की आवश्यकता का अनुपालन करें। पीपीटी से यह अनुरोध भी है कि इन उपस्करों के उपयोग के लिए वर्तमान में प्रभावी दरें भेजे।	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार पत्तन ने क्रैन् बर्थों के लिए क्रैन्माझ सहित समेकित बर्थ किराया प्रभार शामिल किए हैं। 20 टन ईएलएल के लिए नई दरें प्रस्तुत की गई हैं। गियरलैस पोतों से कार्गो की उतराई के लिए ये विशेषज्ञ क्रैन् हैं।																									
झ. फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के लिए किराया प्रभार																											
1.	500 बीएचपी से अधिक और 800 बीएचपी तक के लॉच के लिए निर्धारित दर को हटाने का प्रस्ताव किया गया है। लॉच के अधिग्रहण और निपटान के व्योरे अवलोकन के लिए भेजे। इस पैरा के अधीन विवरण बनाने की अपेक्षा कि वर्तमान टग 40 टी बोलार्ड पुल तक है के बारे में बताएं।	500 बीएचपी और 800 बीएचपी के बीच इस्तेमाल में सर्विस-योग्य फ्लोटिंग क्रॉफ्ट नहीं है। इसलिए, इस दर को हटाने का प्रस्ताव है। प्रासंगिक पैरा के अधीन 40 टन बोलार्ड पुल टग संबंधी टिप्पण हटा लिया जाए।																									
2.	इन पैरों के अधीन निर्धारित सेवा शर्तें पूरी तरह से प्रशासनिक प्रकृति की हैं। उदाहरणार्थ, किराये पर लिए गए उपस्कर और फ्लोटिंग क्रॉफ्ट को नुकसान की लागत की वसूली और कामगारों का प्रतिपूर्ति अधिनियम में कार्यवाही, यदि फ्लोटिंग क्रॉफ्ट पर किसी व्यक्ति के साथ हादसा होता है। कृपया इन पैरों के अधीन विनिर्दिष्ट सभी वर्तमान शर्तों की समीक्षा करें और केवल उन्हें दरमान में बनाए रखने पर विचार किया जाए जो सीधे प्रशुल्क से जुड़ी हैं। यह सुझाव है कि प्रशासनिक मामलों पर गोदी परिपत्रों के अधीन अलग से संयवहार किया जाए।	टीएमपी द्वारा यथापेक्षित, फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के किराये की शर्त की समीक्षा की गई है उनमें से कुछ को हटा लिया गया है।																									

3	पैरा 2.6 (iii) में यह उल्लेख किया गया है कि उपकरणों और सेवाओं के उपयोग के लिए प्रभार जो दरमान में उपलब्ध नहीं है, पीपीटी और पक्ष के बीच सहमत दर होगी। पैरा 2.6 (iv) में यह उल्लेख किया गया है कि बोर्ड अपने विवेकानुसार प्रत्येक मामले में निर्णीत की जाने वाली दर पर पत्तन सीमाओं के बाहर अपना फ्लोटिंग क्रॉफ्ट किराये पर दे सकता है। ये शर्तें वर्तमान प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्थाओं के अनुसार नहीं हैं। कृपया इन वर्तमान शर्तों में उपयुक्त संशोधन प्रस्तावित करें।	पैरा 2.6 (iv) में शर्त हटा ली गई है।
4.	नुकसान मरम्मतों की लागत की वसूली और प्रतिस्थापन की लागत की वसूली के लिए विनिर्दिष्ट शर्त संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.14 के अनुसार संशोधित करें।	इस संबंध में शर्त संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.14 के अनुसार संशोधित की गई है।
5.	फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के किराया प्रभार आदेश दिनांक 10 सितम्बर, 2003 द्वारा संशोधित किए गए थे। असंगत स्थिति अर्थात् उच्चतर बीएचपी वाले लॉचों के लिए निम्नतर दरें और निम्नतर बीएचपी वाली लॉचों के लिए उच्चतर दरों को सही करने के लिए पत्तन ने 500 बीपी से अधिक की लॉचों की दरों में वृद्धि करने का सुझाव दिया था। चूंकि पत्तन का प्रस्ताव गलत लागतकरण आधार पर था, इसलिए पीपीटी को सलाह दी गई थी कि लागतकरण सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के वर्तमान किराया प्रभारों की समीक्षा करें और सभी फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के किराया प्रभारों की समीक्षा के लिए प्रस्ताव लेकर आए। इस संबंध में शुरू की गई कार्रवाई के बारे में सूचित करें।	अधिक एकत्रण/वसूली नहीं थी क्योंकि फ्लोटिंग क्रॉफ्ट्स किसी भी व्यक्ति को किराये पर नहीं दिए गए थे।
6.	फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के लिए दरों के संशोधन पर कार्यवाही करते समय, यह देखा गया था कि पीपीटी 16 जनवरी, 2003 से बढ़ी हुई दरों पर किराया प्रभारों की वसूली करता रहा है। इस प्राधिकरण ने तब पीपीटी को अधिक वसूली वापस करने का निदेश दिया था। कृपया पुष्टि करें कि पक्षों को देय राशियां वापस कर दी गई हैं।	कई अधिक एकत्रण/वसूली नहीं थी क्योंकि फ्लोटिंग क्रॉफ्ट्स किसी भी व्यक्ति को किराये पर नहीं दिए गए थे।
बर्थ किराया प्रभार		
1.	कृपया संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.5.1 के अनुसार अनुपलब्ध सेवाओं/सुविधाओं के मुख्य घटकों के लिए रियायतों के साथ तुलनीय सेवाओं/सुविधाओं वाले बर्थों के समूह के लिए पृथक दरें प्रस्तावित करें।	पत्तन ने कुछ मामलों में लागू कटौतियों और रियायतों के साथ क्रान्ति बर्थों और गैर-क्रैन बर्थों के मामले में बर्थ किराये के लिए दो पृथक दरें प्रस्तावित की हैं।
2.	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.5.2 के अनुसार, आयात/निर्यात प्रचालनों के दौरान घाट क्रैनो (विशेष प्रयोजन क्रैन/प्रहस्तन प्रणालियों से इतर) के उपयोग के लिए प्रभार्य में समेकित बर्थ किराया प्रभार शामिल किया जाना यदि किसी अवसर पर घाट क्रैन उपलब्ध नहीं करवाई जाती है तो छूट प्रदान किए जाने के प्रावधान के साथ जारी रहेगा। इसलिए, कृपया संशोधित दिशा-निर्देशों के अधीन यथा अपेक्षित पृथक दरें, जहां कहीं आवश्यक हो, प्रस्तावित करें।	पीपीटी द्वारा यथा अपेक्षित, समेकित प्रभार 'क्रैन-बर्थों' के लिए शामिल किए गए हैं।
3.	चूंकि जल आपूर्ति के लिए अवसंरचना सामान्यतः सभी बर्थों के लिए संस्थापित है, इस प्राधिकरण ने महसूस किया है कि जल की आपूर्ति के लिए अवसंरचना लागत को बर्थ किराया प्रभारों के परिकलन में शामिल करना ज्यादा तर्कसंगत होगा। कृपया इस संबंध में इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 10 अप्रैल, 2000 के पैरा 18 (vi) का अवलोकन करें। कृपया इस संबंध में पीपीटी द्वारा की गई कार्रवाई के बारे में सूचित करें।	पत्तन ने बर्थों पर जलयानों को जल आपूर्ति के लिए पृथक प्रभार वसूल करना जारी रखने का निर्णय लिया है।
4.	पीपीटी की वर्तमान बर्थ किराया अनुसूची के नीचे निर्दिष्ट टिप्पणी (7) और (8) में निर्दिष्ट है कि, पत्तन देयताओं की वसूली के प्रयोजन से, कुछ परिस्थितियों में पोत तटीय चालित कैसे माना जाएगा। पीपीटी को सलाह दी जाती है कि विदेशगामी अथवा तटीय चालित पोतों के निर्धारण के लिए मानक शर्तों के अनुसार इन टिप्पणियों में उपयुक्ततः संशोधन करें और इसे दरमान के पैरा 2 में सामान्य निबंधन और शर्तों के अधीन शामिल करें।	नई शर्त उपयुक्ततः शामिल की गई है।
5.	वसूली के समय डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों के बदलाव संबंधी टिप्पणी (10) में प्रावधान का मानक खंड (संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का 2.19.1) के अनुसार लागू होने और सामान्य निबंधन और शर्तों में शामिल किए जाने की आवश्यकता है।	उपयुक्ततः संशोधन किया गया है।
6.	एक खंड शामिल किया जाए कि पत्तन उपकरण की खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा पत्तन पर आरोप किन्हीं अन्य कारणों से पोत उसके बर्थ पर निष्क्रिय रहता है तो उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा।	उपयुक्त संशोधन कर दिए गए हैं।

7.	वर्तमान दरमान का पैरा 2.7 दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों की वसूली, यदि पोत कागो कार्य पूरा होने के दो घंटों के पश्चात नौचालन के लिए तैयार नहीं होता है, के लिए दिया गया है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.6.1 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि बर्थ किराया पोत को उसके तैयार होने का संकेत देने के समय 4 घंटे बाद रुक जाएगा और बर्थ किराया की समाप्ति के लिए निर्धारित समय सीमा पक्षीय ज्वारभाटीय परिस्थितियों की चाह अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधा के अभाव के कारण जलयान का प्रतीक्षा समय के अलावा होगी। खंड 6.6.2 और 6.6.3 क्रमशः गलत संकेतों के लिए दंडात्मक बर्थ किराया की वसूली और पक्षीय मौसम परिस्थितियों और ज्वारभाटीय गतिविधियों के अनुसार पोतों के नौचालन के लिए तैयार रहने के लिए हैं। कृपया दरमान में भोजुदा प्रावधानों में उपयुक्त संशोधन प्रस्तावित करें।	खंड 2.7 हटाए जाने का प्रस्ताव किया गया है। संशोधित दिशा-निर्देशों के खंडों 6.6.6/6.6.2/6.6.3 के अनुसार नई शर्तें शामिल की गई हैं।
ट. पत्तन देयताएँ		
1.	पोत को विदेशगामी पोत अथवा तटीय चालित रूप में निर्धारण करने के लिए कारक सामान्य निबंधन और शर्तों के अधीन स्पष्ट रूप से बताए जाएं। अन्य अनुच्छेदों के अधीन इन शर्तों को दोहराने की आवश्यकता नहीं है। इसी प्रकार, जहां दर अमेरिकी डॉलर में निर्धारित है वहां भारतीय रुपयों में प्रभारों की वसूली संबंधी दोहराव से बचने के लिए दरमान की सामान्य निबंधन और शर्तों के अधीन संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.19.1 से 2.19.3 शामिल करने की आवश्यकता नहीं है।	शर्तों में उपयुक्ततः संशोधन किया गया है।
2.	पीपीटी की वर्तमान पत्तन देयता अनुसूची के नीचे टिप्पणी (6) में विनिर्दिष्ट किया गया है कि विशेष परिस्थितियों में कैसे, पत्तन देयताओं की वसूली के प्रयोजन के लिए, पोत विदेशगामी माने जाएंगे। पीपीटी को सलाह दी जाती है कि इस टिप्पणी को पोतों के विदेशगामी अथवा तटीय चालित रूप में निर्धारण के लिए मानक शर्तों के अनुसार उपयुक्ततः संशोधित करें।	उपयुक्ततः संशोधन किया गया है।
ठ. पाइलटेज और नौकर्षण		
1.	पीपीटी पर वर्तमान व्यवस्था में, पाइलटेज और नौकर्षण प्रभार में एक अंतर्गामी और एक बहिर्गामी संचलन तथा एक स्थानांतरण, यदि आवश्यक हो, अपेक्षानुसार टगों का इस्तेमाल करते हुए, शामिल है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.4 के अनुसार, पाइलटेज-सह-नौकर्षण शुल्क समेकित में जारी रहेगा और पत्तन सुविधा के लिए पोतों के स्थानांतरण और पर्याप्त क्षमता की टगों/लॉचों की अपेक्षित संख्या के साथ एक अंतर्गामी और एक बहिर्गामी संचलन शामिल होगा। केवल पोतों के अनुरोध पर स्थानांतरण पर पृथक स्थानांतरण प्रभार लगेगा। संशोधित दिशा-निर्देशों का पालन करने के लिए, कृपया स्थानांतरण तत्व अलग करें और तदनुरूपी संयुक्त दर की इकाई दर में कमी करें। कृपया प्रासंगिक शर्तों में भी उपयुक्त संशोधन करें।	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का पालन किया गया है।
2.	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.10 के अनुसार, पाइलटेज और स्थानांतरण प्रभार तीन स्लेबों अर्थात् (1) 30,000 जीआरटी तक (2) 30,001 से 60,000 जीआरटी और (3) 60,000 जीआरटी से अधिक में निर्धारित किए जाने चाहिए। इसके अलावा, प्रथम स्लेब की इकाई दर पर 20 प्रतिशत कटौती से दूसरे स्लेब पर प्रभाव पड़ना चाहिए और प्रथम स्लेब की इकाई दर पर 30 प्रतिशत कटौती से संवर्धनात्मक जीआरटी पर तीसरा स्लेब प्रभावित होना चाहिए। कृपया पालन करें।	संशोधित दिशा-निर्देशों का पालन किया गया है।
3.	105 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु0 2742) की दर से अतिरिक्त प्रभारों की वसूली के लिए एक नई शर्त प्रस्तावित की गई है, यदि पाइलट को लॉच में आधे घंटे से अधिक रोक रखा जाता है। ऐसा खंड प्रस्तावित करने की अनिवार्यताएं लागत व्ययों के साथ तर्कसंगत ठहराएं।	नई शर्त उपबंधित करने की अनिवार्यता समुद्र के भीतर पाइलटों को लम्बे समय तक रोके जाने के कारण है।
ड. नौवहन को जल आपूर्ति के लिए प्रभार		
	बर्थ पर जल की आपूर्ति के लिए प्रभारों में 27 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है। मुरिग घाट/जेट्टी पर बाजों द्वारा जल की आपूर्ति के लिए लगभग 9 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की गई है। लंगरगाह प्वाइंट्स पर आपूर्ति के लिए कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है। दरों को बढ़ाने की संगतता लागत पत्रकों के साथ तर्कसंगत ठहराएं।	जलयानों को जल की आपूर्ति के लिए दरों में वृद्धि इस संबंध में शामिल लागत के कारण है।

ड.	लाइसेंस शुल्क	
	जहाजी सामान बेचने वालों, जलयान मरम्मत और खारिज वस्तुओं के लिए लाइसेंस शुल्क में 43 प्रतिशत वृद्धि की गई है। हॉकर के लाइसेंस शुल्क में 150 प्रतिशत तक वृद्धि प्रस्तावित की गई है। इन पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा दाखिल किए जाने वाले प्रतिभूति जमा में अत्यधिक वृद्धि प्रस्तावित की गई है। कृपया दरों में ऐसी वृद्धि प्रस्तावित करने के लिए कारण लागत व्ययों के साथ स्पष्ट करें।	सामान बेचने वाले, जलयान मरम्मत और अन्य सेवा प्रदाताओं के लिए लाइसेंस शुल्क पत्तन सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए ऐसी सेवाओं की संख्या को सीमित करने के मद्देनजर बढ़ाया गया है।
ण.	वाहनों के लिए लाइसेंस	
1.	गोदियों में चलने वाले वाहनों, गाड़ियों, ट्रालियों, रिक्शा आदि के लिए परमिट हेतु प्रभारों में 10 प्रतिशत से 500 प्रतिशत वृद्धि की गई है। दरों में अत्यधिक वृद्धि प्रस्तावित करने के कारणों को लागत व्ययों के साथ स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता है।	वाहनों आदि के लिए लाइसेंस शुल्क में वृद्धि पत्तन निषेधित क्षेत्र के भीतर वाहनों की संख्या सीमित करने के मद्देनजर की गई है।
2.	गोदियों में निर्यात कार्गो की प्राप्ति और गोदियों से आयात कार्गो की निकासी के लिए मोटर लॉरियों की सेवाएं प्राइम माँग हैं। कृपया विचार करें कि क्या ऐसे ट्रकों को किसी भी तरह से प्रवेश शुल्क अदा करने की जरूरत है।	प्रवेश शुल्क सभी ट्रकों द्वारा भुगतान किया जाना अपेक्षित है और इन्धन व्यवसाय के प्रयोजन से पत्तन क्षेत्र में प्रवेश करते हैं।
त.	पत्तन प्रवेश परमिट शुल्क	
	प्रभारों में 100 प्रतिशत की अत्यधिक वृद्धि प्रस्तावित किए जाने के कारण लागत व्ययों के साथ स्पष्ट करें।	पत्तन प्रवेश शुल्क में अत्यधिक वृद्धि किए जाने का प्रयोजन पत्तन सीमा में प्रवेश करने वाले लोगों की संख्या को सीमित करना है। उनके प्रवेश विघ्नताएं सामान्य प्रचालन हैं।
थ.	धर्म कौटा/भार मानकों के प्रयोग के लिए भारतोलन प्रभार	
	लौह और लौह अयस्कों के भारतोलन के लिए, प्रभारों में 50 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की गई है। अन्य घटकों के भारतोलन के लिए, 33.33 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की गई है। दरों में वृद्धि करने की संगतता लागत पत्रकों के साथ तर्कसंगत ठहराएं।	लौह अयस्क और अन्य अयस्कों के लिए भारतोलन प्रभारों में 50 प्रतिशत वृद्धि पत्तन सीमा के भीतर भारतोलन सीमित करने के मद्देनजर की गई है। पत्तन चाहता है कि कार्गो का पत्तन के भीतर लाए जाने से पहले बाह्य धर्म कौटा द्वारा भारतोलन किए जाएं।
द.	निषेधित क्षेत्र के भीतर निजी धर्मकौटा पर कार्गो तोलने के लिए भारतोलन प्रभार	
	धर्मकौटा संस्थापित करने वाले के लिए अपना कार्गो तोलने हेतु प्रभार में 66.67 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की गई है। अन्य कार्गो के भारतोलन के लिए 20 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की गई है। दरों में वृद्धि किए जाने की संगत लागत पत्रकों के साथ तर्कसंगत ठहराएं।	पत्तन क्षेत्र के भीतर निजी धर्मकौटा पर कार्गो तोलने के लिए भारतोलन प्रभार में प्रस्तावित वृद्धि इस तथ्य के कारण है कि संस्थापित करने वाले अत्यधिक राजस्व अर्जित करते रहने हैं।
घ.	पत्तन क्षेत्र के भीतर ग्रेवों के साथ मोबाइल हारबर क्रेन संस्थापित करने की अनुमति	
1.	यह शुरू किए जाने के लिए प्रस्तावित नहीं लेवी है। आयातक के अपने कार्गो और अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए पृथक प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं। कृपया प्रस्तावित दरों पर पहुंचने के लिए सुविचारित लागत तत्वों के साथ गणना भेजें। यह एक शर्त प्रस्तावित की गई है कि अन्य आयातकों के मामले में पोतों से उतराई/लदाई के लिए वसूल की जाने वाली दर टीएएमपी द्वारा अनुमोदित और सभी संबद्ध को अधिसूचित किए जाने की आवश्यकता है। जब एक दर अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित की गई है तो यह स्पष्ट नहीं है कि यह शर्त क्यों शामिल की जानी है। कृपया उसकी अपेक्षाएं स्पष्ट करें।	पत्तन ने खुली निविदा के माध्यम से सेवा प्रदाता का चयन किया है जो पत्तन में मोबाइल हारबर क्रेन संस्थापित और प्रचालित करेगा। सेवा प्रदाता ने इन क्रेनों के माध्यम से प्रतिदिन रु० 10/- प्रति टन कार्गो ऑफर किया है। संस्थापन करने वाला पत्तन के पंजीकृत निगरिकों से पृथक प्रभार वसूल करेगा जो उससे ये क्रेनें किताब पर लेंगे। इसलिए, पत्तन का पूर्ववर्ती प्रस्ताव इस संख्या में हटा दिया जाए।
2.	पैरा 7.3 के अनुसार किराये के वाहनों को लाइसेंस शुल्क अदा करना होगा। कृपया उल्लेख करें कि क्या पैरा 7.6.ख द्वारा पत्तन क्षेत्र में संस्थापित किए जाने के लिए प्रस्तावित मोबाइल क्रेनों को भी लाइसेंस शुल्क अदा करना होगा।	पत्तन से कोई संबंध नहीं।
न.	पत्तन उपकरणों और गियर्स के उपयोग के लिए प्रभार	
	वर्तमान पैरा 7.10 को हटाए जाने का प्रस्ताव किया गया है क्योंकि यहां सूचीबद्ध पत्तन उपकरण और गियर्स पुराने हो गए हैं। कृपया अभिग्रहण और इन उपकरणों तथा गियर्स के लागत व्ययों भेजें। यह भी उल्लेख करें कि क्या इन उपकरणों और गियर्स का पहले निपटान किया गया है।	चूंकि ऐसे उपकरणों में कोई माँग नहीं है जोकि प्रयोग में पुराने हो चुके हैं इसलिए उन्हें हटाने का प्रस्ताव किया गया है।

प.	पत्तन क्षेत्र में फिल्म की शूटिंग के लिए दरें यह स्पष्ट नहीं है कि क्या वर्तमान पैरा 7.11 और पत्तन क्षेत्र में फिल्म की शूटिंग के लिए उसके अधीन निर्धारित दरें पूरी तरह से हटाए जाने का प्रस्ताव किया गया है और निषेधित क्षेत्र के भीतर केवल चुनिंदा फोटोग्राफी निःशुल्क अनुमत की गई है। कृपया पुष्टि करें कि फिल्मों की शूटिंग के लिए गैर निषेधित क्षेत्र में पत्तन द्वारा कोई प्रभार प्रभाय नहीं होंगे।	पत्तन ने, सामान्यतः, पत्तन क्षेत्र के भीतर फोटो खींचने के लिए लोगों को अनुमति नहीं देने का नीति निर्णय लिया है और इसलिए इस पैरा को हटाने का प्रस्ताव किया गया है।
फ.	हेलिकॉप्टरों के लिए लैंडिंग प्रभार प्रभार में 25 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की गई है। दर में वृद्धि करने की संगतता लागत पत्रकों के साथ तर्कसंगत ठहराएं।	पत्तन एम्बयूलेस, सीआईएसएफ कार्मिक आदि सेवाएं प्रदान करता है जहां कहीं हेलिकॉप्टर लैंडिंग अनुमत है। इस संबंध में व्यय लगभग ₹ 10,000/- प्रति लैंडिंग परिगणित होता है। पत्तन केवल ₹ 4000/- वसूल कर रहा है। इसलिए, दरों में वृद्धि का प्रस्ताव है।
ब.	गतिशील रेल धर्मकांटा में भारतोलन के लिए भारतोलन प्रभार गतिशील रेल धर्मकांटा में भारतोलन के लिए निर्धारित दर हटाने का प्रस्ताव किया गया है। धर्मकांटा का अभिग्रहण और निपटान व्योरे अवलोकन के लिए भेजें।	एमसीएचपी के लिए रेल लाइनों को रास्ता प्रदान करने के लिए अप्रैल, 2000 से गतिशील धर्मकांटा खोला गया है। इसलिए, इस मद को हटाने का प्रस्ताव किया गया है।
म.	एकल प्वाइंट मूरिंग (एसपीएम) के लिए प्रभार एकल प्वाइंट मूरिंग के लिए सेवा-वार प्रभार प्रस्तावित करने के लिए नया उपबंध किया गया है। कृपया बर्थ किराये के प्रस्तावित प्रभारों, पाइलटेज, टग किराया प्रभार, पत्तन देयताएं और पाइलट उपस्थिति प्रभार पर पहुंचने के लिए सुविचारित लागत तत्वों के साथ विस्तृत गणना भेजें। ऐसे मूरिंग प्रचालनों के लिए जो दरमान देय किसी किसी अन्य प्रभार द्वारा आच्छादित नहीं हों, पत्तन द्वारा प्रदत्त सेवाओं के व्योरे भी भेजें। प्रहस्तित कार्गो की मात्रा और अब तक आरक्षित गतिविधि के अधीन आय और व्यय और अगले तीन वर्षों के लिए अनुमानित आय और व्यय सहित अन्य संबद्ध व्योरे भी भेजें।	पत्तन एसपीएम प्रचालनों के शुरू होने के पश्चात इस संबंध में व्योरे उपलब्ध करवाने की स्थिति में होगा।
VI.	विविध संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 7 (अन्य प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा प्रभारों का विनियमन) के संदर्भ में पीपीटी द्वारा की गई कार्रवाई स्पष्ट करें।	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 7 द्वारा पारादीप पत्तन पर कोई अन्य प्राधिकृत सेवा प्रदाता नहीं है।

5.1. पीपीटी ने फेक्स संदेश दिनांक 15 मई, 2007 द्वारा सूचित किया था कि पारादीप पत्तन न्यास के न्यासी मंडल ने अपने दरमान के बृहत् संशोधन में निम्नलिखित दो मदों को शामिल करने के लिए अनुमोदन प्रदान किया है:

- परियोजना कार्गो पर घाटशुल्क: (प्रस्तावित दरें, विदेशी : ₹ 85/- प्रति टन और तटीय ₹ 51/- प्रति टन)
- श्रमिकों की आपूर्ति के लिए लैबी: (सभी कार्गो के लिए नौमरिकों आपूर्ति श्रमिकों की मजदूरी पर 100 प्रतिशत)

5.2. अपनाई गई प्रक्रियानुसार उक्त प्रस्ताव उपयोक्ता संस्थाओं को परिचालित किए गए थे। चूंकि इस मामले में संयुक्त सुनवाई 4 जून, 2007 के लिए पहले से निर्धारित की गई थी और बहुत कम समय उपलब्ध था, इसलिए पीपीटी से दो नई मदों को चिह्नित उपयोक्ताओं/उपयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं को इस अनुरोध के साथ परिचालित करने का अनुरोध किया था कि वे अपनी टिप्पणियां पीपीटी के साथ-साथ टीएएमपी को भी भेजें। पारादीप स्टीवडोर्स असोसिएशन को 4 जून, 2007 की संयुक्त सुनवाई में आमंत्रित किया गया था।

6.1. संयुक्त सुनवाई 4 जून, 2007 को पीपीटी में आयोजित की गई थी। पीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

6.2. तमिलनाडु बिजली बोर्ड ने पत्र दिनांक 5 जून, 2007 के अधीन अपना पूर्ववर्ती स्टैंड दोहराया था कि अभियांत्रिक कोयला प्रहस्तन प्लॉटों के लिए लाइसेंस शुल्क में प्रस्तावित वृद्धि स्वीकार नहीं की जाएगी क्योंकि इससे उनके राजस्व पर प्रभाव पड़ेगा। उत्कल चेम्बर ऑफ कॉमर्स ने पत्र दिनांक 8 जून, 2007 द्वारा पीपीटी के सामान्य दर संशोधन प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की थीं। पारादीप पत्तन स्टीवडोर्स असोसिएशन ने पत्र दिनांक 30 जून, 2007 द्वारा परियोजना कार्गो पर घाटशुल्क में संशोधन और स्टीवडोर्स को आपूर्ति कामगारों की मजदूरी पर 100 प्रतिशत वसूली पर पीपीटी के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की थीं। ये सभी टिप्पणियां पीपीटी को सूचना और टिप्पणियां, यदि कोई हों, के लिए पीपीटी को अग्रणी की गई थीं। अपनी सामान्य टिप्पणियों के अलावा, पीपीटी ने, तथापि, इन उपयोक्ताओं के मतों पर कोई विशिष्ट टिप्पणियां नहीं भेजी थीं।

6.3. संयुक्त सुनवाई पर लिए गए निर्णय के परिणाम रूप में, पत्र दिनांक 14 जून, 2007 द्वारा पीपीटी से निम्नलिखित सूचना भेजने का अनुरोध किया गया था:

- अपने मूल दर संशोधन प्रस्ताव में परिवर्तन, यदि कोई हों।
- वर्ष 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों सहित संशोधित लागत विवरण।

- (iii). नीति दिशा-निर्देशों और लागत तथा निवेश ब्योरो के संदर्भ में लाइसेंस शुल्क में वृद्धि पर औचित्य। (पीपीटी प्रासंगिक उपयोगिताओं के साथ पुनः विचार-विमर्श करने और प्रस्ताव संशोधित करने, यदि आवश्यक हो, के लिए सहमत था।
- (iv). मात्रा छूट के लिए कोयला और कोक को जोड़ने के लिए प्रस्ताव की समीक्षा।
- (v). आईओसीएल के साथ विचार-विमर्श से एसपीएम पर प्रहरीत पीओएल के लिए संप्रसारण सहमत प्रमेय निकालना।

7. चूंकि हमारे पत्र दिनांक 23 नवम्बर, 2006 पर पीपीटी द्वारा भेजा गया जवाब पूरा नहीं था, इसलिए पत्र दिनांक 9 जुलाई, 2007 द्वारा पत्तन से कुछ अतिरिक्त सूचना भेजने का अनुरोध किया गया था। पत्तन के माँगे गए ब्योरे और दसम्बर पीपीटी से प्राप्त जवाब दिनांक 14

क्र.सं.	टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	पीपीटी द्वारा दिया गया जवाब
1.	यह स्पष्ट नहीं है कि क्या समग्र पत्तन के लिए समेकित लागत विवरण में पीपीटी के पत्र दिनांक 21 मार्च, 2007 के संलग्नक-5 द्वारा भेजे गए वर्ष 2006-07 के ब्योरे उस वर्ष के वास्तविक आंकड़े हैं अथवा संशोधित अनुमान 2006-07 पर आधारित हैं। वर्ष 2006-07 के लागत विवरण उस वर्ष के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर तैयार करें।	पीपीटी ने पत्र दिनांक 21-03-2007 के संलग्नक-5 द्वारा समेकित लागत विवरण में भेजे गए वर्ष 2006-07 संबंधी ब्योरे वास्तविकताओं के अनुसार नहीं थे। पारादीप पर सुन्दर के पश्चात टीएएमपी द्वारा एक पत्र सं. टीएएमपी/60/2005-पीपीटी दिनांक 14-06-2007 भेजा गया था जिसमें लागत विवरण को वास्तविकताओं के अनुसार वर्ष 2006-07 के आंकड़े लेते हुए संशोधित करने के लिए कहा गया था। तदनुसार, पारादीप पत्तन न्यास द्वारा पत्र दिनांक 28-06-2007 द्वारा संशोधित आंकड़े भेजे गए थे।
2.	जैसाकि हमारे पत्र दिनांक 23 नवम्बर, 2006 में पहले ही सूचित किया गया था, व्यय अनुमान संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 द्वारा डब्ल्यूपीआई के वर्तमान के संदर्भ में मूल्य उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होना चाहिए। वित्त मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा यथा घोषित वर्ष 2007-08 पर लागू दर 5.40 प्रतिशत है। कृपया समग्र पत्तन के लिए चार वैयक्तिक गतिविधि-वार लागत विवरणों में और समेकित लागत विवरण में व्यय अनुमानों में अपेक्षित संशोधन करें।	टीएएमपी ने पत्र दिनांक 23-11-2006 पैरा-11 (क) और (ग) में निर्दिष्ट किया था कि यातायात अनुमान योजना प्रस्तावों के अनुसार बनाए गए हैं। तदनुसार, योजना प्रस्तावों के अनुसार वित्तीय आंकड़े संशोधित किए गए थे। तदुपरा, टीएएमपी द्वारा यथा अवलोकित संशोधित लागत विवरण वर्ष 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों को लेते हुए तैयार किया गया है और संलग्न है।
3.	प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्ययों के अनुमान के ऊपर पैरा 2 में दिए गए ब्योरे अनुसार संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 के संदर्भ में चार वैयक्तिक गतिविधि-वार लागत विवरणों और समग्र पत्तन के लिए समेकित लागत विवरण में संशोधित करें।	प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय में मुख्यतः शामिल हैं - एआईएसएफ पर व्यय, आईपीए को अंशदान, और परीक्षा पर व्यय, विधिक व्यय, चिकित्सा व्यय निवासों के दूरभाषों पर व्यय, वाहनों का चालन और मरम्मत, स्कूलों पर व्यय। ये व्यय वास्तविकताओं के अनुसार लेने होंगे और डब्ल्यूपीआई के वर्तमान अनुमान से संबद्ध नहीं होगा। तथापि, आंकड़ों की समीक्षा की गई है और अनुमानित राशि को ध्यान में रखते हुए संशोधित किए गए हैं।
4.	वित्त और विविध व्यय वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए क्रमशः ₹ 6.81 करोड़, ₹ 6.07 करोड़, ₹ 18 करोड़ और ₹ 20 करोड़ अनुमानित की गई है। वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए उच्चतर अनुमान विधि प्राप्त है (₹ 9.04 करोड़ और ₹ 10.05 करोड़) और गोदी परमिट शुल्क (₹ 3.21 करोड़ और ₹ 3.56 करोड़) के उच्चतर अनुमान के कारण हैं। वह आधार जिसपर इन उप-गतिविधियों के अधीन आय पर पहुंचा गया है स्पष्ट करें।	ये आंकड़े अनुमानित वृद्धि के अनुसार लागत विवरण में संशोधित किए गए हैं।
5 (क).	वित्त और विविध व्यय वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए क्रमशः ₹ 41.22 करोड़, ₹ 41.03 करोड़, ₹ 89.04 करोड़ और ₹ 85.09 करोड़ अनुमानित किए गए हैं। इस शीर्ष के अधीन सुविचारित व्यय सेवानिवृत्ति लाभ, अनुग्रह राशि, निष्पादन पुरस्कार आदि हैं। कृपया वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए ₹ 89.04 करोड़ और ₹ 85.09 करोड़ व्यय का अनुमान लगाने की आवश्यकता स्पष्ट करें।	पीपीटी का वित्तीय वार्षिक मूल्यांकन एलआईसी द्वारा वर्ष 2004 के दौरान किया गया था जोकि ₹ 268.04 करोड़ था। इस बीच, इन आंकड़ों में औसत मासिक वेतन, औसत पूर्व सेवा और विशेष रूप से 01-01-2007 से अनुवर्ती वेतन संशोधन के कारण वृद्धि होगी। वर्तमान में स्थिति पर्याप्त नहीं है जिसके लिए उस निधि में कम से पांच वर्षों के लिए तब तक अंशदान जारी रखने का प्रस्ताव कर रहा है जब तक अपेक्षित निधि सृजित नहीं की जाती है। आंकड़ों में भी संशोधन किया गया है।
(ख).	कृपया स्पष्ट करें कि क्या पेंशन पर अनुमानित व्यय जीवनांकिक मूल्यांकन के आधार पर पेंशन/उपदान निधि अथवा इन वर्षों के दौरान वास्तविक/अनुमानित संवितरणों में वार्षिक अंशदान का	पेंशन पर व्यय पेंशन/उपदान निधि में वार्षिक अंशदान का प्रतिनिधित्व करता है। जीवनांकिक मूल्यांकन वर्ष 2004 के दौरान किया गया था जोकि ₹ 178.24

	प्रतिनिधित्व करता है। यदि यह वार्षिक अंशदान का प्रतिनिधित्व करता है तो कृपया पेंशन निधि स्थिति के ब्योरे और जीवनांकिक मूल्यांकन की प्रतिलिपि भेजें।	करोड़ की भाविष्य निधि के विपरीत ₹ 268.04 करोड़ होती है।														
(ग).	पेंशन का वास्तविक संवितरण और वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के दौरान अन्य टर्मिनल देयताएं और अगले तीन वर्षों के लिए इस गणना पर अनुमानित आउटगो भी भेजें।	वर्ष 2004-05 से 2009-10 के दौरान वास्तविक संवितरण और पेंशन तथा अन्य टर्मिनल देयताओं के लेखा पर आउटगो नीचे दिया गया है: <table><tr><th>वर्ष</th><th>रुपये करोड़ों में</th></tr><tr><td>2004-05 (वास्तविक)</td><td>16.16</td></tr><tr><td>2005-06 (वास्तविक)</td><td>21.20</td></tr><tr><td>2006-07 (वास्तविक)</td><td>18.39</td></tr><tr><td>2007-08 (अनुमानित)</td><td>23.00</td></tr><tr><td>2008-09 (अनुमानित)</td><td>25.00</td></tr><tr><td>2009-10 (अनुमानित)</td><td>26.00</td></tr></table>	वर्ष	रुपये करोड़ों में	2004-05 (वास्तविक)	16.16	2005-06 (वास्तविक)	21.20	2006-07 (वास्तविक)	18.39	2007-08 (अनुमानित)	23.00	2008-09 (अनुमानित)	25.00	2009-10 (अनुमानित)	26.00
वर्ष	रुपये करोड़ों में															
2004-05 (वास्तविक)	16.16															
2005-06 (वास्तविक)	21.20															
2006-07 (वास्तविक)	18.39															
2007-08 (अनुमानित)	23.00															
2008-09 (अनुमानित)	25.00															
2009-10 (अनुमानित)	26.00															
(घ).	ज़ालांकि पीपीटी ने पत्र दिनांक 21 मार्च, 2007 में उल्लेख किया है कि एलआईसी द्वारा जीवनांकिक मूल्यांकन की प्रतिलिपि अतिरिक्त राशि के सृजन के लिए औचित्य के साथ संलग्नक 12 पर दिया गया है, परंतु हमें वे ब्योरे प्राप्त नहीं हुए हैं। पत्र दिनांक 21 मार्च, 2007 के साथ संलग्नक-12, वास्तव में, रेलवे और संपदा गतिविधियों के अलावा लागत अनुमानों से संबंधित हैं।	एलआईसी द्वारा जीवनांकिक मूल्यांकन की प्रतिलिपि भेजी गई है।														
6.	कृपया पुष्टि करें कि क्या बोनस/निष्पादन पुरस्कार के स्थान पर अनुग्रह राशि भुगतान वेतन/मजदूरी शीर्ष के अधीन शामिल किया गया है ना कि एफ एंड एम व्ययों के अधीन।	बोनस/निष्पादन पुरस्कार पर व्यय वेतन और मजदूरी के अधीन लेखांकित किया गया है।														
7.	तुलना करने के प्रयोजन से, पीपीटी से अनुरोध है कि समग्र पत्तन की वर्ष 2000-01 से 2005-06 के लिए लागत ब्योरे एकल विवरण में प्रस्तुत करें।	वर्ष 2000-01 से 2006-07 के लिए समग्र पारादीप पत्तन न्यास का लम्बित विवरण भेजा गया है।														
8.	पीपीटी ने उल्लेख किया है कि स्टाफ क्वार्टर्स संबंधी व्यय किसी गतिविधि में आबंटित नहीं किया गया है। कृपया बताएं कि यह व्यय किस शीर्ष के अधीन लेखांकित किया गया है।	स्टाफ क्वार्टर्स संबंधी व्यय संपदा गतिविधि के लागत विवरण में संपदा अनुरक्षण के अधीन आबंटित किया गया है।														
9.	डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के परिकलन के लिए सुविचारित विदेशी मुद्रा विनिमय दर ₹ 44.50 प्रति अमेरिकी डॉलर है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 के अधीन यथा उपबंधित, पत्तन डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्कों पर आय अनुमान कम कर सकता है, अधुनातन रूपया-डॉलर विनिमय दर को लेखा में लेते हुए।	अधुनातन रूपया-डॉलर विनिमय उतार-चढ़ाव पोत संबंधी प्रभावों के मामले में वर्तमान संशोधित लागत विवरण में लेखा में लिया गया है।														
10 (क)	पीपीटी ने उल्लेख किया है कि उसकी सभी परिसंपत्तियां व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियां मानी गई हैं क्योंकि वे सभी पत्तन गतिविधियां चलाने के प्रयोजन से सृजित की गई थीं। परिसंपत्तियां और सुविधाएं जैसे पत्तन कर्मचारियों के लिए क्वार्टर, स्कूल, अस्पताल आदि पत्तन गतिविधियों में प्रत्यक्ष रूप से इस्तेमाल नहीं की जाती हैं परंतु व्यवसाय के समर्थन के लिए और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.7 के अनुसार सृजित की गई हैं, ऐसी व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों की लागत पर, स्वीकार्य प्रतिलाभ केवल जोखिम-मुक्त दर पर है। यह सही है कि पारादीप पत्तन न्यास ने अपने सकल प्रखंड में क्वार्टर, स्कूल, अस्पताल आदि पत्तन कर्मचारियों के लाभ के लिए सृजित किए गए हैं। इसलिए, पीपीटी से एक बार पुनः अनुरोध है कि अपनी परिसंपत्तियों की अनुसूची को व्यवसाय परिसंपत्तियों, व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों को संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.5, 2.9.7 और 2.9.8 में यथा विनिर्दिष्ट, वर्गीकृत करें और आरओसीई की पुनर्गणना करें। यदि पीपीटी यहां दिए गए ब्योरे की तरह परिसंपत्तियों का वर्गीकरण नहीं करता है तो यह प्राधिकरण, प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए, व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों के मूल्य रूप में निवल प्रखंड का लगभग 10 प्रतिशत-15 प्रतिशत तदर्थ आधार पर विचार करने के लिए विवश होना पड़ेगा।	व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियां संशोधित लागत विवरण में पृथक्कृत की गई हैं।														
(ख).	वर्ष 2007-08 से आगे के लिए जोखिम-मुक्त प्रतिलाभ 7.9 प्रतिशत है और व्यवसाय परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ 16 प्रतिशत प्रतिवर्ष है।	वर्ष 2007-08 से आगे के लिए व्यवसाय परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ की दर 16 प्रतिशत और जोखिम-मुक्त प्रतिलाभ 7.9 प्रतिशत पर लिया गया है।														

11(क)	पत्र दिनांक 21 मार्च, 2007 के संलग्नक-6 में वर्ष 2006-07 से 2009-10 के दौरान ₹0 803.26 करोड़ राशि के सकल प्रखंड में जोड़े जाने वाली परिसंपत्तियों की सूची भेजी गई है। ऐसे निवेश निर्णय लेने के लिए विश्वास किए गए परियोजना/साध्यता रिपोर्टों के बारे में उन रिपोर्टों में शामिल शर्तों के साथ के साथ कृपया पुष्टि करें कि सृजित किए जाने के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियां वर्ष के दौरान शुरू हो जाएंगी क्योंकि प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है कि नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ परिकलन के लिए केवल पूर्णतः चालू परिसंपत्तियों को ही लिया जाएगा।	वर्ष 2006-07 से 2009-10 के दौरान सकल प्रखंड में संवर्धन कार्यक्रमों के लिए किए जाएंगे। निवेश निर्णय आवश्यक विश्लेषण के पश्चात लिए गए हैं। गहरा करने की परियोजना के लिए पीआईबी नोट का संदर्भ संलग्न किया गया है।
(ख)	पत्र दिनांक 21 मार्च, 2007 के संलग्नक-6 के अनुसार, भारी निकर्षण पर कुल व्यय ₹0 285.75 करोड़ है। पत्र दिनांक 21 मार्च, 2007 में, तथापि, यह उल्लेख किया गया है कि अनुमान संशोधित कर ₹0 253.80 करोड़ किया गया है। कृपया लागत विवरण खर्च किए जाने के लिए प्रस्तावित सही वर्ष-वार व्यय के साथ संशोधित करें।	भारी निकर्षण के ₹0 285.75 करोड़ के कुल व्यय में ₹0 253.80 करोड़ पर चैनल निकर्षण और ₹0 29 करोड़ पर कर्मचारी और परियोजनाओं के लिए कुछ अनुषंगी कार्य शामिल हैं।
(ग)	पीपीटी के अनुसार, चैनल के निकर्षण के लिए केवल ₹0 154.80 करोड़ का अनुमोदन प्राप्त हो चुका है। कृपया समयावधि संप्रेषित करें जिसमें संशोधित अनुमान के अनुसार ₹0 253.80 करोड़ का परिकल्पित कार्य पूरा हो जाएगा।	चैनल को गहरा करने का कार्य समय अनुसार पूरा हो जाएगा।
(घ)	पत्र दिनांक 21 मार्च, 2007 से यह प्रतीत होता है कि चैनल को गहरा करने की परियोजनाओं के अलावा, लोकोमोटिव प्राप्त करना, स्टेकर-सह-रिक्लेमर और तीन जेट्टी संशोधन, अन्य परियोजनाओं को कोई मोमेंटम नहीं मिला है। इसलिए, कृपया केवल उन परियोजनाओं की समीक्षा और शामिल करें जो अनुवर्ती तीन वर्षों के दौरान वास्तव में शुरू हो जाएंगे।	प्रस्ताव में शामिल परियोजनाएं समयानुसार शुरू हो जाएंगी।
(ङ)	यह पुष्टि करें कि क्या सृजित किए जाने वाली अतिरिक्त सुविधाएं पत्तन की अभिकल्पित पर पहुंचने के समय फेकटर्ड की जाती है। कृपया क्षमता का विस्तृत परिकलन भेजें।	विभिन्न परियोजनाओं के कारण बढ़ने की संभावना वाली क्षमता विभिन्न वर्षों के लिए पत्तन की क्षमता का परिकलन करते समय लेखा में ली गई है।
(च)	इसी प्रकार, यातायात वृद्धि पर अतिरिक्त निवेश का प्रभाव बताएं।	यातायात वृद्धि पर प्रभाव लेखा में लिया गया है।
(छ)	पूँजी व्यय में कटौती, यदि कोई हो, के साथ टेनडम में, मूल्यहास संबंधी प्रावधान कम किया जाए।	मूल्यहास पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।
12.	पीपीटी ने प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 में विनिर्दिष्ट सीमाओं के आधार पर कार्यगत पूंजी परिकलित की है। वर्ष 2004-05 से 2009-10 सभी वर्षों के लिए कार्यगत पूंजी नकारात्मक रही है। नियोजित पूंजी पर पहुंचने के लिए, पीपीटी ने परिणामी नकारात्मक कार्यगत पूंजी द्वारा निवल प्रखंड में कमी की है। पत्तन को सलाह दी जाती है कि नियोजित पूंजी पर पहुंचने के समय कार्यगत पूंजी शून्य मानी जाए।	कार्यगत पूंजी, अनुमान अनुसार, नकारात्मक के स्थान पर शून्य रखी गई है।
13 (क)	कृपया बताएं कब वर्तमान संपदा किराये अंतिम बार कब संशोधित किए गए थे और क्या पीपीटी ने इन दरों की समीक्षा के लिए कोई प्रस्ताव चलाया था।	पारादीप पत्तन न्यास ने संपदा किराये अंतिम बार नवम्बर, 2006 में संशोधित किए थे।
(ख)	पीपीटी का मानना है कि संपदा आय का मुख्य स्रोत है। तथापि यह देखा गया है कि यह गतिविधि भारी घाटे में है और पत्तन के लिए घाटे का लगभग 33 प्रतिशत इसी से है।	पारादीप पत्तन का टारुनशिप मुख्यतः पत्तन न्यास पर आश्रित है। पत्तन आसपास कोई टारुनशिप नहीं है। जैसाकि पत्तन सृजित किया जा चुका है, पारादीप पत्तन न्यास की गतिविधि प्रचालन गतिविधि नहीं माननी चाहिए जिससे अधिशेष अर्जित होगा। इसलिए, इस शीर्षक के अंतर्गत घाटा होना तय है।
(ग)	सरकार वर्ष 2004 में मूखड नीति निर्देश पहले ही जारी कर चुकी है। इन दिशा-निर्देशों को लागू करने के लिए की गई कार्रवाई स्पष्ट करें।	पत्तन का वर्तमान दरमान टीएएमपी द्वारा अप्रैल/2000 में अनुमानित किया गया था और तब तक जारी था। हारबर क्षेत्र में भीतर भंडारण क्षेत्र 12 माह और उससे कम अवधि के लिए आबंटित किए गए हैं। तथापि, 2004 के मूखड नीति दिशा-निर्देशों के अनुसार, आबंटन केवल 11 वर्ष की अधिकतम अवधि के लिए होना चाहिए। अनुमान 2.3 (अ) का खंड-ख संशोधित किया गया है।

14 (क)	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.4 के अनुसार, (i) पाइलटेज-सह-नौकर्षण शुल्क संयुक्त रूप में जारी रहेगी और पर्याप्त क्षमता की टर्गो/लॉचों के अपेक्षित संख्या के साथ एक अंतर्गामी और एक बहिर्गामी संचलन और पत्तन की सुविधा के लिए पोतों का स्थानांतरण शामिल होगा (ii) केवल पोतों के अनुरोध पर स्थानांतरण पर पृथक स्थानांतरण प्रभार लगेंगे। मसौदा दरमान में खंड-क के अधीन "स्थानांतरण" शब्द संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.4 के अनुसार परिभाषित करें।	मसौदा दरमान में खंड-क में 'स्थानांतरण' शब्द संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार परिभाषित किया गया है। इस संबंध में, विस्तार विशाखापत्तन पत्तन दरमान के आधार पर किया गया है।												
(ख)	मसौदा दरमान के खंड 6.3 के नीचे टिप्पणी 8 द्वारा पत्तन सुविधा के लिए पोत 'स्थानांतरण' शब्द विस्तारित किए जाने की आवश्यकता है। एमबीपीटी के दरमान के प्रासंगिक भाग की प्रतिलिपि जिसमें पत्तन सुविधा के लिए पोतों के स्थानांतरण के बारे में विस्तार से दिया गया है, संलग्न की गई है। पीपीटी को सलाह दी जाती है कि मसौदा दरमान के खंड 6.3 के नीचे टिप्पणी रूप में शब्दावली उपयुक्ततः शामिल करें।	सुझाव अनुसार, पत्तन की सुविधा के लिए पोत का स्थानांतरण शब्दावली एमबीपीटी दरमान के अनुसार संशोधित की गई है।												
(ग)	पीपीटी की वर्तमान पाइलटेज और नौकर्षण अनुसूची के अनुसार, उसमें दर्शाई गई दरों में एक अंतर्गामी और एक बहिर्गामी संचलन और अपेक्षाओं के अनुसार टर्गो का इस्तेमाल करते हुए एक स्थानांतरण, यदि आवश्यक हो, शामिल है। यह अंतर्निहित है कि वर्तमान व्यवस्था में एक स्थानांतरण की लागत संयुक्त दरों में शामिल है। चूंकि पीपीटी द्वारा प्रस्तावित पाइलटेज और नौकर्षण प्रभारों में स्थानांतरण प्रभार शामिल हैं, इसलिए पत्तन को सलाह दी जाती है कि स्थानांतरण तत्व अलग करें और तदनु रूप पत्तन को सलाह दी जाती है कि स्थानांतरण तत्व अलग करें और तदनु रूप संयुक्त शुल्क की इकाई दर में कमी करें और प्रासंगिक शर्तें उपयुक्ततः संशोधित करें। यदि पीपीटी स्थानांतरण तत्व को पृथक करने में असमर्थ रहता है तो पोतों के अनिवार्य संचलनों और शामिल स्थानांतरणों के आधार पर, यह प्राधिकरण स्थानांतरण संबंधी वर्तमान संयुक्त पाइलटेज प्रभारों के 10 प्रतिशत पर विचार करने पर बाधित होगा और इकाई दर उस सीमा तक कम की जाएगी।	पारादीप पत्तन दरमान में एक पोत का स्थानांतरण में पत्तन की सुविधा के लिए एक स्थानांतरण, यदि आवश्यक हो, शामिल है। कुल पाइलटेज और नौकर्षण प्रभारों से स्थानांतरण प्रभारों को पृथक करना मुश्किल है। तथापि, पत्तन स्वयं के प्रयोजन के अलावा स्थानांतरण नहीं करेगा। इसलिए, टीएमपी द्वारा यथा सुझाव स्थानांतरण प्रभारों की आनुपातिक कटौती से सहमत नहीं है।												
(घ)	संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.10 के अधीन यथा अपेक्षित, पीपीटी ने पाइलटेज और नौकर्षण के लिए दरें 3 स्लैबों के अधीन निर्धारित की है। तथापि, प्रथम स्लैब के लिए प्रस्तावित दर 0.525 अमेरिकी डॉलर, द्वितीय स्लैब के लिए 0.520 अमेरिकी डॉलर और तीसरे स्लैब के लिए 0.515 अमेरिकी डॉलर है। खंड 6.10 द्वितीय स्लैब के लिए प्रथम स्लैब की इकाई दर की 20 प्रतिशत कटौती और तृतीय स्लैब के लिए प्रथम स्लैब की इकाई दर की 30 प्रतिशत कटौती निर्धारित करता है। पीपीटी को सलाह दी जाती है कि खंड 6.10 में यथा विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं का अनुपालन करें।	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.10 के अधीन यथा अपेक्षित, तीन पृथक स्लैबों के साथ पाइलटेज और नौकर्षण के लिए सुझाई गई तीन पृथक दरें (द्वितीय प्रथम से 20 प्रतिशत कम और तृतीय पहली दर से कम) निम्नवत् है:												
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>विदेशी</th><th>तटीय</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30,000 जीटी तक</td><td>0.525 डॉलर</td><td>रु 13.86</td></tr> <tr> <td>30,001 से 60,000 जीटी</td><td>0.420 डॉलर</td><td>रु 11.09</td></tr> <tr> <td>60,001 जीटी से अधिक</td><td>0.368 डॉलर</td><td>रु 9.70</td></tr> </tbody> </table>		विदेशी	तटीय	30,000 जीटी तक	0.525 डॉलर	रु 13.86	30,001 से 60,000 जीटी	0.420 डॉलर	रु 11.09	60,001 जीटी से अधिक	0.368 डॉलर	रु 9.70
	विदेशी	तटीय												
30,000 जीटी तक	0.525 डॉलर	रु 13.86												
30,001 से 60,000 जीटी	0.420 डॉलर	रु 11.09												
60,001 जीटी से अधिक	0.368 डॉलर	रु 9.70												
15.	अगले तीन वर्षों में प्रहस्तिर किए जाने वाले कार्गो की मदवार अनुमानित मात्रा पीपीटी द्वारा भेजी गई है। तथापि, पत्तन ने उल्लेख किया है कि वह विभिन्न कार्गो के लिए पृथक लागत विवरण व्यवस्थित नहीं करता है। वह आधार जिसपर विभिन्न घटकों के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क दरों पर पहुंचा गया है, कृपया स्पष्ट करें।	जैसाकि पहले सूचित किया गया था, इस पत्तन में प्रहस्तिर प्रत्येक कार्गो के मामले में यह पत्तन पृथक लागत विवरण तैयार नहीं करता है। कुल अर्जित राजस्व और वर्तमान प्रशुल्क और तदनु रूपी प्रतिलाभों के अनुसार एक वर्ष में विभिन्न कार्गो के मामले में पत्तन द्वारा किया गया व्यय वर्तमान प्रशुल्क में संशोधन करने के लिए आधार रूप में प्रयोग किए गए हैं।												
16.	पत्तन ने आईओसी द्वारा एसबीएम के शुरू होने के पश्चात कच्चा तेल पोतांतरण प्रचालनों के लिए विभिन्न सेवाएं चलाए जाने के लिए नया प्रशुल्क शामिल किया है। यह माना गया है कि मसौदा दरमान के खंड 6.3 - पाइलटेज और नौकर्षण के नीचे टिप्पणी (9) द्वारा शामिल किए जाने के लिए प्रस्तावित सिंगल प्वाइंट मूरिंग प्रभार इस मामले में हैं। इस अनुसूची के अधीन, बर्थ किराया प्रभार, पाइलटेज, टग किराया प्रभार, पत्तन देयताएं और पाइलट उपस्थिति प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं। इस व्योरे के साथ लागत पत्रक भेजे कि विभिन्न सेवाओं के लिए इन दरों पर कैसे पहुंचा गया है।	जैसाकि टीएमपी को पहले सूचित किया गया है, सिंगल प्वाइंट मूरिंग (एसपीएम) का प्रचालन अभी तक शुरू नहीं हुआ है। पत्तन इस अवस्था में इस संबंध में विस्तृत लागत पत्रक निर्दिष्ट करने की स्थिति में नहीं होगा। जैसाकि पहले सूचित किया गया है, पत्तन एसपीएम के शुरू होने और प्रचालन के पश्चात इस संबंध में लागत व्योरे उपलब्ध करवाने की स्थिति में होगा।												

17.	पत्र दिनांक 15 मई, 2007 द्वारा, पीपीटी ने परियोजना कार्गो के लिए घाटशुल्क दर ₹0 85/- प्रति टन (विदेशी) और ₹0 52/- प्रति टन (तटीय) प्रस्तावित की थी। दरमान में इस दर को शामिल करने को आवश्यक बताने वाले पृष्ठभूमि कागजात और प्रस्तावित दर को अत्यधिक बताने वाला लागत पत्रक भेजें। पत्तन से यह भी अनुरोध है कि प्रहस्तित इस कार्गो की मात्रा और पिछले 3 वर्षों में इसे सामान्य कार्गो मानते हुए घाटशुल्क रूप में वसूली गई राशि बताएं।	परियोजना कार्गो के लिए नई दर ₹0 85/- प्रति टन विदेशी कार्गो के लिए और ₹0 52/- प्रति टन तटीय कार्गो के लिए शामिल करने का प्रस्ताव पत्तन पर स्टील कार्गो के प्रहस्तन के अनुसार है, क्योंकि स्टील और परियोजना कार्गो के प्रहस्तन की प्रकृति ज्यादा अथवा कम एकसमान है। पिछले तीन वर्षों के दौरान पत्तन पर प्रहस्तित परियोजना कार्गो के ब्योरे निम्नवत् हैं:												
		<table><tr><th>वर्ष</th><th>परियोजना कार्गो</th><th>घाटशुल्क रूपयों में</th></tr><tr><td>2004-05</td><td>2564 मी0ट0</td><td>1,33,588/-</td></tr><tr><td>2005-06</td><td>10025 मी0ट0</td><td>5,23,900/-</td></tr><tr><td>2006-07</td><td>69416 मी0ट0</td><td>35,57,632/-</td></tr></table>	वर्ष	परियोजना कार्गो	घाटशुल्क रूपयों में	2004-05	2564 मी0ट0	1,33,588/-	2005-06	10025 मी0ट0	5,23,900/-	2006-07	69416 मी0ट0	35,57,632/-
वर्ष	परियोजना कार्गो	घाटशुल्क रूपयों में												
2004-05	2564 मी0ट0	1,33,588/-												
2005-06	10025 मी0ट0	5,23,900/-												
2006-07	69416 मी0ट0	35,57,632/-												
18.	शरिम्पस पर घाटशुल्क दर ₹0 100 प्रति मी0ट0 पर प्रस्तावित की गई है। कृपया पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रहस्तित टनभार और इस घटक पर वसूल किया गया घाटशुल्क भेजें।	पिछले तीन वर्षों के लिए इस पत्तन पर शरिम्पस निर्यातों संबंधी सूचना शून्य मानी जाए क्योंकि पत्तन ने कोई ऐसा कार्गो प्रहस्तित नहीं किया है।												
19.	यह उल्लेख किया गया है कि बार्गिंग (लदाई और उतराई) प्रचालनों के लिए ₹0 15 प्रति टन की दर प्रस्तावित करने से अधिक कार्गो अकर्षित होगा। कृपया बताएं कि क्या प्रस्तावित दर कार्गो की प्रकृति पर बिना ध्यान दिए प्रस्तावित की गई है और घाटशुल्क अनुसूची के अनुसार ऐसे कार्गो पर अतिरिक्त आयात/निर्यात घाटशुल्क वसूली-योग्य नहीं हैं। प्रस्तावित दर पर पहुंचने का आधार भेजें।	बार्गिंग पत्तन के लिए अवसर वाला कार्गो है। इसे निर्यात कार्गो की निकासी के लिए प्रयोग किया जा सकता है और निर्यात के लिए कार्गो को पत्तन पर लाया जा सकता है। चूंकि यह प्रोसाहनात्मक प्रशुल्क है, इसलिए इस प्रकार के दर पर पहुंचने का कोई आधार नहीं है।												
20.	पत्तन ने आईओएचपी के माध्यम से लौह अयस्क के प्रहस्तन के लिए दरों में 16 प्रतिशत वृद्धि किए जाने की जरूरत को दोहराया है। दर में वृद्धि की जरूरत को अत्यधिक ठहराते हुए लागत पत्रक प्रस्तुत करें।	आईओएचपी वर्तमान में अपनी क्षमता का 136 प्रतिशत प्रचालन कर रहा है। अतः यह लागत विवरण आने वाले वर्षों के लिए इस क्षमता उपयोगिता पर तैयार किया गया है। आईओएचपी का लाभ विवरण भेजा गया है।												
21.	पत्तन से केवल पीओएल उत्पादों के प्रहस्तन पर लागत विवरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था क्योंकि इसने इस कार्गो पर 1) प्रतिशत वृद्धि दर की मांग रखी है। हालांकि पत्तन ने उल्लेख किया है कि उसने पीओएल उत्पादों के प्रहस्तन के लिए अलग से लागत विवरण व्यवस्थित नहीं किए हैं, हमारा पत्तन से अनुरोध है कि इस अनुरोध पर विचार करने के लिए हमें उपलब्ध लागत ब्योरो के साथ लागत विवरण भेजें।	पारादीप पत्तन से पीओएल उत्पादों के लिए पृथक लागत आंकड़े व्यवस्थित नहीं करता है।												
22.	पीपीटी ने उल्लेख किया है कि इकाई दर में प्रस्तावित संशोधन 10 वर्ग मी0 अथवा उसके भाग से अथवा 100 वर्ग मी0 अथवा उसका भाग से ढके हुए क्षेत्र के किरायों की इकाई लागत में अत्यधिक कमी आएगी। चूंकि हम उपर्युक्त विवरण के प्रभाव की पूरी तरह से सराहना नहीं कर सकते, इसलिए पत्तन से अनुरोध है कि यह स्थिति विस्तार से स्पष्ट करें।	ढके हुए क्षेत्र के लिए वर्तमान लाइसेंस शुल्क 10 वर्ग मी0 अथवा उसके भाग के लिए ₹0 1000/- प्रतिमाह है। इकाई दर 10 वर्ग मी0 से 100 वर्ग मी0 कम करने से किराये प्रति एक वर्ग मी0 में ₹0 100/- से ₹0 10/- की कमी आएगी। यह विशेष रूप से उर्वरक और ऐसे अन्य कार्गो कार्गो के लिए पत्तन पर अधिक ढके हुए स्थान का प्रयोग प्रोत्साहित करने के आशय से है।												
23.	पीपीटी ने उल्लेख किया है कि यदि कार्गो उतराई के पूरा होने के 45 दिनों के भीतर निकासित नहीं किया जाता है तो मासिक शुल्कों के पांच गुणा वसूली के अपने प्रस्ताव के ब्योरे मसौदा दरमान के पैरा 2.4 (xv) में भेजा गया है। यह पैरा मसौदा दरमान में दिखाई नहीं दिया है। कृपया इसपर ब्योरे भेजें कि पिछले दो वर्षों के दौरान कितनी बार निर्धारित समय के भीतर कार्गो पूरी तरह से निकासित नहीं किए गए थे अथवा मसौदा दरमान में सही पैरा निर्दिष्ट करें जहां इस मुद्दे पर कार्यवाही की गई है।	आयात कार्गो की निकासी के विलंब के लिए अतिरिक्त मासिक शुल्कों की वसूली संबंधी सही पैरा 3.3.2 (टिप्पणी ii) पर है। पिछले दो वर्षों के दौरान निर्धारित समय के भीतर पत्तन क्षेत्र से निम्नलिखित कार्गो निकासित नहीं किए गए थे:												
		<table><tr><th>अवधि</th><th>किंग कोयला</th><th>गैर-कोकिंग कोयला</th><th>हार्ड कोक</th></tr><tr><td>2005-06</td><td>5.00 लाख मी0ट0</td><td>1.59 लाख मी0ट0</td><td></td></tr><tr><td>2006-07</td><td>2.35 लाख मी0ट0</td><td>0.91 लाख मी0ट0</td><td></td></tr></table>	अवधि	किंग कोयला	गैर-कोकिंग कोयला	हार्ड कोक	2005-06	5.00 लाख मी0ट0	1.59 लाख मी0ट0		2006-07	2.35 लाख मी0ट0	0.91 लाख मी0ट0	
अवधि	किंग कोयला	गैर-कोकिंग कोयला	हार्ड कोक											
2005-06	5.00 लाख मी0ट0	1.59 लाख मी0ट0												
2006-07	2.35 लाख मी0ट0	0.91 लाख मी0ट0												

24.	<p>कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए किराया प्रभार में 14.15 प्रतिशत से 92.30 प्रतिशत वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन ने उल्लेख किया है कि कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के बहुत कम उपयोग के कारण वर्तमान दरों में ऊध्वर्मुखी संशोधित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। उपस्कर उपयोगिता विवरण में यह देखा गया है कि मोबाइल क्रेनों, पे लोडर्स और अन्य उपस्कर के उपयोग का प्रतिशत, 3.75 प्रतिशत और 9.97 प्रतिशत के बीच भिन्न है और तट क्रेनों के उपयोग का प्रतिशत 26 प्रतिशत और 32 प्रतिशत के बीच है। यह समझ से परे है कि यदि दरें बढ़ाई जाती हैं तो उपयोगिता का प्रतिशत कैसे सुधरेगा। पत्तन से अनुरोध है कि यह स्पष्ट करें कि उसने उपस्कर के उपयोग में वृद्धि करने के लिए क्या कार्रवाई की है विशेष रूप से जब उसके पास वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान रु० 147.45 करोड़ द्वारा अपनी संयंत्र और मशीनरी और रु० 21.25 करोड़ द्वारा अपनी क्रेनों और वाहनों को बढ़ाने की महत्वकांक्षी योजना हो।</p>	<p>वर्तमान में कार्गो प्रहस्तन उपस्करों के उपयोग का प्रतिशत कम है। पत्तन उपस्करों के किराये की दर में वृद्धि करते हुए उपस्करों के प्रयोग से राजस्व में वृद्धि चाहता है।</p> <p>वर्ष 2007-08 के दौरान रु० 147.45 करोड़ द्वारा 'संयंत्र और मशीनरियाँ' के संवर्धन के लिए पत्तन की विस्तार योजनाएं आईओएचपी और एमसीएचपी के मामले में हैं और वर्ष 2009-10 में रु० 21.25 करोड़ क्रेनों के मामले में है। इसमें वर्तमान तट क्रेनों जोकि 25 वर्ष से अधिक पुरानी हैं, के साथ दो नई ईएलएल क्रेनों का प्रतिस्थापन शामिल है।</p>
25.	<p>भाग-घ - खंड 3.1.1. और खंड 3.1.2 उर्वरक बर्थ (I) में प्रहस्तित पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड के कार्गो और उर्वरक बर्थ (II) में प्रहस्तित भारतीय कृषक उर्वरक सहकारिता (इफको) के कार्गो से संबंधित है। हमारे पत्र दिनांक 23 नवम्बर, 2006 में, यह स्पष्ट किया गया है कि यह प्राधिकरण विभिन्न सुविधाओं के उपयोग के लिए केवल लागत आधारित दरों को अनुमोदन प्रदान करेगा और उन्हें दरमान में शामिल करेगा और पत्तनों को ऐसी निर्धारित अधिकतम सीमा के भीतर प्रचालन करने की स्वतंत्रता होगी। उसमें यह उल्लेख भी किया गया है कि यह प्राधिकरण द्विपक्षीय करारों, जो पत्तन बर्थों के आबंधन के लिए अन्य संगठनों के साथ कर सकते हैं, के वैयक्तिक मामलों पर कार्यवाही नहीं करेगा। उर्वरक बर्थों (I) और (II) के लिए वसूल किए जाने के लिए प्रस्तावित प्रभारों के लिए लागत औचित्य भेजने के इस प्राधिकरण के बार-बार अनुरोधों के बावजूद पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 21 मार्च, 2007 में उल्लेख किया है कि उसने उन दो बर्थों के लिए पृथक लागत व्योरे व्यवस्थित नहीं किए हैं। पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड के साथ हुए करार में संशोधन और प्रशुल्क के संशोधन के लिए पत्तन के प्रस्ताव पर 14 जून, 2007 को संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी जिसमें यह निर्णय लिया गया था कि पत्तन निम्नलिखित मुद्दों पर कानूनी राय प्राप्त करेगा:</p> <p>(क). पीपीटी को पहले संप्रेषित निर्णय कि टीएएमपी वैयक्तिक करारों पर नहीं जाएगा परंतु केवल दरमान में अधिकतम दरें निर्धारित करेगा।</p> <p>(ख). पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड के साथ किए गए करार में संशोधन और प्रशुल्क के संशोधन के लिए पीपीटी के प्रस्ताव पर उड़ीसा उच्च न्यायालय के स्टे आर्डर का प्रभाव।</p> <p>(ग). मध्यस्थता निर्णय की स्थिति।</p> <p>जैसाकि इस कार्यालय के पत्र दिनांक 14 जून, 2007 में अनुरोध किया गया था, पीपीटी से अनुरोध है कि उक्त मुद्दों पर कानूनी राय प्राप्त करें और अपना निर्णय शीघ्र संप्रेषित करें।</p>	<p>पीपीएल के साथ आवश्यक विचार-विमर्श के पश्चात पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड के कार्गो के लिए प्रभारों के संबंध में, टीएएमपी को पृथक प्रस्ताव प्रस्तुत किया जा रहा है।</p>
26.	<p>पत्र दिनांक 15 मई, 2007 द्वारा, पीपीटी ने सभी कार्गो के लिए नौभरिकों को आपूर्ति श्रमिकों पर मजदूरी पर 100 प्रतिशत पर श्रमिक की आपूर्ति के लिए लेवी प्रस्तावित की है। यह प्रस्ताव लेवी को 310 प्रतिशत से 100 प्रतिशत करने के लिए है। जब यह लेवी शुरू की गई थी, वह प्राधिकरण जिसने इस लेवी को अनुमोदन प्रदान किया था और एमपीटी अधिनियम, 1963 का प्रासंगिक उपबंध उस प्राधिकरण को ऐसी लेवी को अनुमोदन प्रदान की शक्ति प्रदान करता है, कृपया बताएं।</p>	<p>लेवी के मामले में परिगणना पत्रक यहां संलग्न किया गया है। तदनुसार, प्रासंगिक भाग संशोधित किया गया है।</p>
27.	<p>पत्तन ने 500 बीएचपी से अधिक और 800 बीएचपी तक के फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के लिए निर्धारित दर हटाने का प्रस्ताव किया है। फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के अभिग्रहण और निपटान व्योरे भेजे जाएं।</p>	<p>फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के अभिग्रहण अनुसूची के अनुसार तैयार किए जा रहे हैं और इस अवस्था में सही व्योरे प्रस्तुत नहीं किए जा सकते।</p>
28.	<p>कृपया पुष्टि करें कि दरमान में शामिल किए जाने के लिए प्रस्तावित रेलवे प्रभार रेलवे बोर्ड द्वारा मंजूर की गई दर के अनुसार हैं। रेलवे से प्राप्त प्रासंगिक पत्र की प्रतिलिपि हमारे रिकार्ड के लिए भेजें।</p>	<p>निःशुल्क समय, दुलाई प्रभारों, विलंबशुल्क प्रभारों और टर्मिनल प्रभारों के संबंध में ट्रंक रेलवे से प्राप्त प्रासंगिक परिपत्र भेजे गए हैं।</p>

8. अधिनातन सूचना के आधार पर, पीपीटी द्वारा भेजी गई लागत स्थिति निम्नवत् है:

क्र.सं.	ब्योरे	2007-08	2008-09	2009-10	कुल
1.	अधिशेष/घाटा (रुपये करोड़ों में)	-47.23	-84.77	-94.70	-226.10
2.	अधिशेष/घाटा प्रचालन आय के % रूप में	-8.34	-12.69	-12.36	-11.56 (औसत)
3.	प्रस्तावित दरमान द्वारा परिकल्पित अतिरिक्त राजस्व	27.79	11.63	11.57	51.29

9. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:

- (i). (क). पीपीटी का वर्तमान दरमान वर्ष 2000-01 और 2001-02 के लिए अनुमानित लागत स्थिति के आधार पर अप्रैल, 2000 में अंतिम बार समीक्षा की गई थी। तत्पश्चात्, अभियांत्रिक प्रहस्तन संयंत्र के माध्यम से कोयला प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क वर्ष 2001-02 और 2002-03 के लिए यातायात पूर्वानुमानों के आधार पर दिसम्बर, 2001 में निर्धारित किया गया था और दिनांक 15 मार्च 2005 के आदेश द्वारा इस प्रशुल्क को वर्ष 2004-05 और 2005-06 के पूर्वानुमानों के आधार पर 31 मार्च, 2006 तक जारी रखने की अनुमति दी गई थी। इस बीच, कार्बन फेरो क्रोम के लिए घाटशुल्क प्रभार जून, 2001 में निर्धारित किए गए थे, कंटेनर प्रहस्तन प्रभार सितम्बर, 2003 में अनुमोदित किए गए थे और लौह अयस्क के मैनुअल नौभरण के लिए घाटशुल्क जून, 2005 में निर्धारित किया गया था। पीपीटी ने वर्ष 2000-01 और 2001-02 के लिए प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन में अनेकताओं का विश्लेषण भेजा था। वर्ष 2000-01 और 2001-02 के लिए अनुमानित 31.50 पीओटो के संयुक्त शुपुट के विपरीत विश्लेषण के अनुसार, पीपीटी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक कार्गो 30.25 प्रतिशत वृद्धि के साथ ₹ 406.13 करोड़ की अनुमानित प्रचालन आय के विपरीत वसूल की गई वास्तविक प्रचालन आय 37.72 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज करते हुए ₹ 559.33 करोड़ थी। तदनुसारी पतन व्यय हालांकि ₹ 288.18 करोड़ अनुमानित, 22.89 प्रतिशत वृद्धि के साथ ₹ 354.16 करोड़ तक पहुंच गया था। ₹ 8 करोड़ अनुमानित वित्त और विविध आय ₹ 21.50 करोड़ तक पहुंच गई थी। ₹ 22.10 करोड़ पर अनुमानित वित्त और विविध व्यय वास्तविक ₹ 35.42 करोड़ हो गई थी। ₹ 836.20 करोड़ की सकल अनुमानित नियोजित पूंजी के विपरीत, वास्तविक नियोजित पूंजी ₹ 919.20 करोड़ पर आ गई थी। क्षमता उपयोगिता वर्ष 2000-01 में 154.86 प्रतिशत और वर्ष 2001-02 में 80.56 प्रतिशत थी। क्षमता उपयोगिता समायोजन करने के पश्चात् और नियोजित पूंजी पर 19.50 प्रतिशत प्रतिवर्ष का प्रतिलाभ प्रदान करने के लिए पीपीटी ने ₹ 60.20 करोड़ अनुमानित निवल घाटे के विपरीत वर्ष 2000-01 और 2001-02 के दौरान ₹ 29.82 करोड़ का निवल अधिशेष दिया था।

(ख). अनुवर्ती पांच वर्षों 2002-03, 2003-04, 2004-05, 2005-06 और 2006-07 में समीक्षा की गई है जिस अवधि के दौरान वर्ष 2000 में अनुमोदित दर जारी थी क्योंकि पीपीटी 2 वर्षों की प्रारंभिक प्रशुल्क वैधता अवधि के पश्चात् जैसा उस समय मामला था, बृहत् संशोधन के लिए प्रस्ताव लेकर नहीं आया था। पांच वर्षों के लिए कुल प्रचालन आय और प्रचालन व्यय राशि क्रमशः ₹ 2375.60 करोड़ और 1208.76 करोड़ थी। वित्त और विविध आय जोड़ कर ₹ 102.21 करोड़ था। ऋणों पर ब्याज के अतिरिक्त, परंतु पेंशन निधि में वास्तव में किए गए वार्षिक अंशदान पर विचार करने पर, वित्त और विविध व्यय जोड़ ₹ 230.70 हो गया था। वर्ष 2002-03 से 2006-07 के लिए नियोजित पूंजी क्रमशः ₹ 1199.20 करोड़, ₹ 1185.35 करोड़, ₹ 1397.56 करोड़, ₹ 1424.03 करोड़ और ₹ 1444.85 करोड़ प्रतिवेदित की गई है। वर्ष 2002-03 से 2006-07 के दौरान क्षमता उपयोगिता क्रमशः 74.45 प्रतिशत, 66.43 प्रतिशत, 77.18 प्रतिशत, 84.87 प्रतिशत और 74.94 प्रतिशत पर पहुंच गई थी। क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजन करने के पश्चात् और वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए 18.5 प्रतिशत, वर्ष 2004-05 के लिए 17.5 प्रतिशत और 2005-06 और 2006-07 के लिए 15 प्रतिशत पर प्रतिलाभ स्वीकार करने के लिए, पतन में पांच वर्षों 2002-03 से 2006-07 के दौरान ₹ 110.50 करोड़ का कुल अधिशेष दर्ज किया है। विश्लेषण से प्रकट होता है कि सात वर्षों 2000-01 से 2006-07 के दौरान, पतन ने नियोजित पूंजी पर स्वीकार्य प्रतिलाभ से अधिक ₹ 140.32 करोड़ का निवल अधिशेष रखा गया था। अनुप्रयोजित सामान्य सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए, यह राशि अब निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में सेटऑफ की जानी चाहिए। किन्तु, पीपीटी ने अनाच्छादित पेंशन निधि अपेक्षा प्रतिवेदित की है जिसे भविष्य अवधि के राजस्व के माध्यम से संवर्धित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। निधि से ऐसे सेटऑफ और संवर्धन की अनुमति के बावजूद, पूर्व अधिशेष को पेंशन निधि में अंतरित करना और भावी प्रशुल्क को इस बोझ से मुक्त करना उपयुक्त होगा। इसीलिए, पतन की भविष्य निधि के संवर्धन की अपेक्षा के लिए ₹ 140.32 करोड़ के पूर्व अधिशेष पर विचार किया गया है और इसलिए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए दर विश्लेषण करते समय अर्जित अधिशेष का समायोजन नहीं किया गया है।

- (ii). पतन के वर्ष 2003-04 के वार्षिक लेखों के अनुसार, 31 मार्च, 2004 को पेंशन निधि ₹ 200.27 करोड़ पर पहुंच गई थी। पतन ने वर्ष 2004-05 से 2006-07 के दौरान इस निधि में और ₹ 180 करोड़ अंशदान दिया था। वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए ₹ 37.36 करोड़ की कुल पेंशन देयता पूरी करने के पश्चात् 1-4-2007 को पेंशन निधि शेष ₹ 346.91 करोड़ पर पहुंच गया था। पतन ने बताया है कि मई, 2004 को पेंशन देयता ₹ 268.04 करोड़ है और निधि का अगले 3 वर्षों में ₹ 160/- करोड़ द्वारा संवर्धित किया जाना है। अर्जित ब्याज और अंतरित किए जाने वाले पूर्व अधिशेष से पेंशन निधि अपेक्षा का 31-3-2010 तक ध्यान रखने की उम्मीद की जाती है। पेंशन निधि में आगे अंशदान पर आगे उप पैरा (vii) में वर्णन की गई है।

- (iii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश तीन वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित करते हैं। पीपीटी द्वारा अक्टूबर, 2005 में दाखिल प्रशुल्क प्रस्ताव में तीन वर्षों 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए पूर्वानुमान शामिल हैं। चूंकि अनुमोदित किया जाने वाला प्रशुल्क वर्ष 2009-10 में स्थित होगा, इसलिए पीपीटी से वर्ष 2009-10 के लिए भी लागत अनुमान भेजने का अनुरोध किया गया था। वर्ष 2009-10 के ब्योरे भेजने के समय, पत्तन ने पहले प्रस्तुत किए गए लागत विवरणों को संशोधित किया है। पीपीटी द्वारा भेजे गए संशोधित लागत विवरण पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (iv). (क). अक्टूबर, 2005 में प्रस्ताव प्रस्तुत करने के समय, पत्तन ने तीन वर्षों 2006-07 से 2008-09 के लिए 35.39 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटी) प्रहस्तेन का अनुमान लगाया था। पत्तन ने बाद में अपने अनुमान को संशोधित किया था। वर्ष 2006-07 का वास्तविक यातायात 38.52 मी0ट0 था। वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए, पत्तन ने क्रमशः 48.12 मी0ट0, 52.60 मी0ट0 और 57.70 मी0ट0 यातायात का अनुमान लगाया गया है। प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए पत्तन द्वारा प्रतिवेदित संशोधित कार्गो-वार यातायात अनुमान निम्नानुसार हैं:

(मिलियन मीट्रिक टनों में)

घटक	2006-07 वास्तविक	2007-08	2008-09	2009-10
पीओएल	1.37	9.00	11.00	12.50
लोह अयस्क	11.88	11.50	12.00	13.00
ताप कोयला	10.51	9.00	10.00	11.00
कोकिंग कोयला	6.20	11.00	11.50	12.00
अन्य	8.56	7.62	8.10	9.20
कुल	38.52	48.12	52.60	57.70

- (ख). वर्ष 2006-07 में प्रहस्तेन यातायात 38.52 मी0ट0 है। यह देखा गया है कि वर्ष 2006-07 (मी0ट0) के वास्तविक यातायात की तुलना में वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए पूर्वानुमान क्रमशः 24.92 प्रतिशत, 36.55 प्रतिशत और 49.79 प्रतिशत अधिक हैं। अनुमानित अतिरिक्त यातायात पीओएल और कोकिंग कोयले में है। पत्तन के अनुसार, पीओएल यातायात इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लि0 द्वारा एसबीएम सुविधा शुरू किए जाने के साथ ही शुरू हो जाएगा। पत्तन को भी विश्वास है कि हिंटरलैंड में कुछ स्टील संयंत्रों के शुरू होने से बर्थों में कोकिंग कोयले के प्रहस्तेन में काफी वृद्धि होगी।
- (ग). इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए पीपीटी द्वारा भेजे गए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लागत विवरणों में यातायात अनुमानों पर विश्वास किया गया है। किन्तु, यदि गलत अनुमानन के कारण पीपीटी को कोई अनावश्यक लाभ होना पाया जाएगा तो संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा।
- (v). (क). वर्ष 2006-07 के लिए समग्र पत्तन के लिए वास्तविकताओं पर प्रचालन आय रू0 596.75 करोड़ पर पहुंच गई थी। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए प्रचालन आय क्रमशः रू0 566.09 करोड़, रू0 648.13 करोड़ और रू0 709.09 करोड़ पर अनुमानित की गई है। हालांकि पत्तन ने बार-बार अनुरोध करने के बावजूद, अनुमानित आय के ब्योरे समर्थक कार्य पत्रकों के साथ नहीं भेजे थे, पत्तन द्वारा भेजा गया आय अनुमान दर विश्लेषण के लिए सुविचारित किया गया है। इन तीन वर्षों के लिए अनुमानित प्रचालन आय पत्तन के अनुसार उन वर्षों के लिए अनुमानित उच्चतर यातायात के समय प्रत्यक्ष प्रभाजन नहीं है (i) पीओएल मात्रा में संभावित पर्याप्त वृद्धि से राजस्व में केवल थोड़ी सी ही वृद्धि होगी, (ii) वर्ष 2007-08 में ताप कोयले में अनुमानित कमी से राजस्व में काफी कमी आएगी और (iii) अमेरिकी डॉलर की अपेक्षा रूप के सुदृढ़ीकरण के कारण पेशन संबंधी आय गिरावट आने की संभावना है।
- (ख). पोत संबंधी आय का अनुमान लगाने के समय पीपीटी ने विनिमय दर 1 अमेरिकी डॉलर = रू0 40.05 पर विचार किया था। इस विश्लेषण को अंतिम रूप देने के समय विनिमय दर लगभग 1 अमेरिकी डॉलर = रू0 40.98 है। इस दर के आधार पर, पोत संबंधी गतिविधि की प्रचालन आय में वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए क्रमशः रू0 2.74 करोड़, रू0 3.65 करोड़ और रू0 3.83 करोड़ तक वृद्धि की गई है क्योंकि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार आय पूर्वानुमानों में डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मर्दों से होने वाली आय के विदेशी मुद्रा विनिमय के प्रभाव को लिया जाना चाहिए। पत्तन ने निर्दिष्ट किया है कि पोत संबंधी गतिविधि से औसतन लगभग 72 प्रतिशत आय डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मर्दों (विदेशगामी पोतों के लिए दरें) और शेष तटीय पोतों से सृजित की गई है। हालांकि कार्गो कंटेनरों पर भंडारण शुल्क भी डॉलर मूल्यवर्गित है, परंतु इस संबंध में कोई समायोजन नहीं किया गया है क्योंकि पत्तन में प्रहस्तेन कंटेनरों की संख्या केवल मामूली (लगभग 3400 टीईयू प्रति वर्ष) है और पीपीटी ने कंटेनर भंडारण आय अलग से नहीं भेजी है।
- (ग). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.3 और 6.1.2 के अनुसार तटीय कार्गो/कंटेनर/पोत संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर/पोत संबंधी प्रभार के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए। संशोधित दिशा-निर्देश दरमान के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में तटीय दरों के पुनर्निर्धारण की अनुमति नहीं देते हैं। उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के संचित प्रभाव के कारण तटीय पोतों पर समय-समय पर बोझ नहीं पड़े। पीपीटी ने संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार तटीय पोतों/कार्गो के रियायती प्रशुल्क सामान्य कार्गो/कंटेनर/विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित प्रशुल्क के अधिकतम 60 प्रतिशत पर प्रस्तावित किया है। अप्रैल, 2000 में दरों की पिछली समीक्षा के समय, सुविचारित विनिमय दर 1 अमेरिकी डॉलर = रू0 43.80 थी। वर्तमान में प्रचलित विनिमय दर 1 अमेरिकी डॉलर = रू0 40.98 है। जब तक प्रशुल्क का पुनर्निर्धारण नहीं किया जाता, तब तक तटीय वर्ग को रियायत के उल्लिखित स्तर प्रदान करने की नीति कार्यान्वित नहीं की जा सकती है। अतः तटीय पोत दरें प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में समायोजित की गई हैं।

(घ). पत्तन ने पुष्टि की है कि चूँकि इसने कोई बीओटी करार नहीं किया है, इसलिए रॉयल्टी अथवा राजस्व हिस्सेदारी द्वारा कोई आय वसूली-योग्य नहीं है।

(vi). पत्तन ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए वित्तीय और विविध आय क्रमशः ₹ 5.96 करोड़, ₹ 13 करोड़ और ₹ 15 करोड़ का अनुमान लगाया था। वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए उच्चतर अनुमानन, वर्ष 2007-08 की तुलना में, ₹ 9.04 करोड़ (2008-09) और ₹ 10.05 करोड़ (2009-10) की विविध प्राप्तियों को शामिल करने के कारण क्रमशः ₹ 3.21 करोड़ (2008-09) और ₹ 3.56 करोड़ (2009-10) के गोदी अनुज्ञा शुल्क हैं। चूँकि पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 11 सितम्बर, 2007 में, साथ ही साथ, कुछ मामलों में गोदी अनुज्ञा शुल्क वसूल नहीं करने का प्रस्ताव किया है, इसलिए वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए ₹ 3.21 करोड़ और ₹ 3.56 करोड़ की राशियाँ उन दो वर्षों की वित्तीय और विविध आय से कम हो गई हैं।

(vii). पीपीटी ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए क्रमशः ₹ 41.03 करोड़, ₹ 68 करोड़ और ₹ 60 करोड़ वित्तीय और विविध व्यय का अनुमान लगाया है जिसमें भविष्य निधि में क्रमशः ₹ 40 करोड़, ₹ 60 करोड़ और ₹ 60 करोड़ अंशदान शामिल है। पत्तन ने सूचित किया है कि आगामी तीन वर्षों के दौरान ₹ 160 करोड़ द्वारा निधि का संवर्धन करना जरूरी होगा। जैसाकि उपर्युक्त उप पैरा 1 (ख) में पहले ही उल्लेख किया गया है, वर्ष 2000-01 से 2006-07 के दौरान अर्जित निवल अधिशेष होने के कारण ₹ 140.32 करोड़ पेंशन निधि के संवर्धन के लिए सुविचारित किया गया है। इसलिए यह जरूरी नहीं है कि अगले तीन वर्षों के दौरान पेंशन निधि में क्रमशः ₹ 40 करोड़, ₹ 60 करोड़ और ₹ 60 करोड़ का अंशदान शामिल किया जाए जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया है। वर्तमान देयताओं को पूरा करने के लिए, इस मामले में प्रतिवर्ष सही अंशदान प्रकट करने वाले कार्य पत्रकों के अभाव में ₹ 10 करोड़ प्रति वर्ष के तदर्थ अंशदान पर विचार किया गया है। इन तीन वर्षों के लिए वित्तीय और विविध व्यय पेंशन देयता को सीमित करते हुए पुनः प्रस्तुत किया गया है जैसाकि इसमें उल्लेख किया गया है।

(viii). वर्ष 2006-07 के दौरान प्रचालन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त) राशि ₹ 233.44 करोड़ थी। प्रारंभ में पत्तन ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए प्रचालन लागत क्रमशः ₹ 259.86 करोड़, ₹ 405.48 करोड़ और ₹ 447.41 करोड़ का अनुमान लगाया था। पत्तन को, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.1 के अधीन यथा निर्धारित, विवेकानंदन, भारत सरकार द्वारा घोषित सभी घटकों के लिए थोक मूल्य सूचकांक के वर्तमान संचलन के संदर्भ में मूल्य उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार व्यय का अनुमान लगाने की सलाह दी गई थी। सलाह को मानते हुए, पत्तन ने वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए प्रचालन लागत संशोधित कर क्रमशः ₹ 274.95 करोड़, ₹ 305.96 करोड़ और ₹ 341.05 करोड़ किया है। चूँकि पत्तन ने प्रचालन लागत के निश्चित और परिवर्तनीय घटकों को अलग-अलग निर्दिष्ट नहीं किया है, इसलिए यह माना जाता है कि पत्तनों ने तीन वर्षों 2007-08 से 2009-10 में प्रहस्तित किए जाने वाले अनुमानित कार्यों क्रमशः 48.12 मिमी0ट0, 52.60 मिमी0ट0 और 57.57 मिमी0ट0 पर विचार करने के पश्चात उपर्युक्त संदर्भ में प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अंतर्गत आने वाले व्यय का अनुमान लगाया है।

(ix). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.6.2 के अनुसार, विभिन्न सेवाओं के लिए भूदान मान/डेटम विभिन्न निपटानों के आधार पर पत्तन द्वारा अनुसरित स्तरों पर परिगणित किए जाएंगे। यह भी बताया गया है कि प्रचालन में प्रौद्योगिक परिवर्तनों के साथ, पत्तन को समय और गति अध्ययन के लिए आवश्यक कार्रवाई करनी चाहिए और अनुसार विधि प्रक्रिया के पश्चात मैनिंग मान/डेटम नियमित रूप से समायोजित करना चाहिए। जब पत्तन का ध्यान इस राशि की ओर दिलाया गया था तो यह सूचित किया गया था कि असूचीबद्ध कामगारों की सेवा शर्तें विनियमित करने के लिए भारतीय न्यायालय द्वारा एक उच्च अधिकार प्राप्त समिति का गठन किया गया था और समिति द्वारा किए गए अध्ययन के आधार पर विभिन्न कार्यों लदाई/उताराई प्रचालनों के लिए मैनिंग मान और प्रोत्साहन दरें, भारत सरकार द्वारा अनुमोदित, जून, 1994 से लागू की गई हैं। चूँकि पत्तन में प्रचालन में प्रोत्साहन योजना वर्ष 1994 से ही निर्धारित है इसलिए यह प्राधिकरण दोहराता है कि पत्तन को संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.6.2 में यथा शामिल आवश्यक कार्रवाई करनी चाहिए।

(x). पीपीटी द्वारा वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए सुविचारित नियोजित पूंजी क्रमशः ₹ 1598.72 करोड़, ₹ 1962.13 करोड़ और ₹ 2207.14 करोड़ है। इनमें वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान निवल प्रखंड क्रमशः ₹ 155 करोड़, ₹ 373 करोड़ और ₹ 252 करोड़ के संवर्धन शामिल हैं जिसका व्योरा नीचे दिया गया है:

(रूपये करोड़ों में)

	विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	कुल
(i)	स्टेकिंग यार्ड	10	5	15	87
(ii)	केपिटल निकर्षण	110	7	82	285
(iii)	संयंत्र और मशीनरी	20	3	42	147
(iv)	घाट, सड़कें, सीमारेखाएं	-	2	30	59
(v)	फ्लोटिला और फ्लोटिंग क्रॉफ्ट्स	10	3	-	45
(vi)	गोदियां, समुद्र-दीवारें, पियर्स और नेविगेशन सामान	-	21	50	74
(vii)	क्रेन और वाहन	5	16	-	21
(viii)	जल, बिजली, टेलिकाम और अग्निशामक के लिए संस्थापन	-	6	10	19
(ix)	रेलवे और रोलिंग स्टॉक	-	20	23	43
	कुल	155	73	252	780

पत्तन ने स्पष्ट रूप से सूचित किया था कि सभी परिकल्पित पूंजी संवर्धन ऊपर निर्दिष्ट समयावधि के भीतर पूरे किए जाएंगे। तथापि, पत्तन ने बाद में सूचित किया था कि परिसंपत्तियां जो अगले तीन वर्षों में पूर्ण और शुरू हो जाएंगी केवल क्रमशः ₹ 132 करोड़, ₹ 229 करोड़ और ₹ 232 करोड़ होंगी। चूंकि प्रशुल्क दिशा-निर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की गणना करने के लिए केवल पूर्णतः चालू परिसंपत्तियों पर ही विचार किया जा सकता है, ₹ 23 करोड़, ₹ 144 करोड़ और ₹ 20 करोड़ को क्रमशः वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-2010 के निवल प्रखंड से अलग रखा गया है। पीपीटी ने चैनल को गहरा करने (₹ 253 करोड़) और बर्थ फेस में सुधार (₹ 32 करोड़) करने के लिए आगामी तीन वर्षों के दौरान ₹ 285 करोड़ का कुल व्यय परिकल्पित किया है। पत्तन ने सूचित किया है कि इस मामले में अनुमोदन ₹ 155 करोड़ के लिए प्राप्त हुआ है और ₹ 253 करोड़ के संशोधित लागत अनुमान के लिए पीआईबी का अनुमोदन मांगा जा रहा है। नियोजित पूंजी निर्धारण के लिए, निकर्षण और बर्थ फेस में सुधार करने के लिए व्यय ₹ 155 करोड़ पर सीमित किया गया है। ऐसी परियोजनाओं में शामिल समय तत्त्व, ₹ 155 करोड़ का पूंजी व्यय वर्ष 2009-10 के लिए शामिल किया गया है। यदि यह परियोजना वर्ष 2009-10 से पहले पूरी होती है तो पीपीटी को यह विकल्प होगा कि परियोजना के पूरा होने की संभावना से कम से कम 3 माह पहले प्रशुल्क की अनुसूचित समीक्षा के लिए उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करें। उपर्युक्त समझौतों की शर्त पर, इस विश्लेषण में वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए क्रमशः ₹ 1465.72 करोड़, ₹ 1725.10 करोड़ और ₹ 2260.14 करोड़ की नियोजित पूंजी के संशोधित अनुमानों पर विचार किया गया है।

- (xi). पत्तन द्वारा वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए उपलब्ध मूल्यहास राशियां क्रमशः 54.28 करोड़, ₹ 64.19 करोड़ और ₹ 71.39 करोड़ हैं। पत्तन ने इन वर्षों के दौरान निवल प्रखंड में संवर्धन को ₹ 780 करोड़ से कम कर ₹ 593 करोड़ कर दिया है। जब पूंजी व्यय में कटौती के साथ टैक्म में मूल्यहास के लिए प्रावधान को कम करने का अनुरोध किया गया था, पत्तन ने जवाब दिया था कि उससे उपलब्ध करवाए जाने वाले मूल्यहास की मात्रा पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। चैनल को गहरा करने के लिए आगामी तीन वर्षों के दौरान व्यय की जाने वाली परियोजना लागत पत्तन द्वारा ₹ 285 करोड़ परिकल्पित की गई है, इसे ₹ 155 करोड़ पर सीमित किया गया है और पिछले वर्ष अर्थात् 2009-10 में खर्च किए जाने पर विचार किया गया था। यद्यपि यह महसूस किया गया है कि पत्तन द्वारा किया गया मूल्यहास के लिए प्रावधान पूंजी व्यय में कटौती के साथ टैक्म में कम किया जाए, पत्तन से अपेक्षित व्योरे प्राप्त नहीं होने के कारण, लागत विवरण करते समय कोई संशोधन नहीं किया गया है।
- (xii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट है कि अनुमत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की क्षमता के उपयोगिता कारक से संबद्ध होना चाहिए। पीपीटी ने पत्तन की क्षमता वर्ष 2007-08 के लिए 56.40 मिलियन टन और वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 के लिए 71.40 मिलियन टन मूल्यांकित की है। जब प्रासंगिक तीन वर्षों के लिए पीपीटी द्वारा अनुमानित यातायात की मूल्यांकित क्षमता से तुलना की जाती है तो यह देखा गया है कि पत्तन वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए क्रमशः 85.32 प्रतिशत, 73.67 प्रतिशत और 80.81 प्रतिशत पर प्रचालन कर रहा होगा। इस प्रकार, यह माना जा सकता है कि अधिकतम अनुमत आरओसीडी की स्वीकृति प्रदान करने के लिए अंतिम स्तर रूप में 60 प्रतिशत की निर्धारित न्यूनतम क्षमता उपयोगिता सीमा पीपीटी द्वारा अर्जित की जाएगी।
- (xiii). पत्तन ने पुष्टि की है कि वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए व्यापार संबंधी परिसंपत्तियां राशि क्रमशः ₹ 83.93 करोड़, ₹ 76.96 करोड़ और ₹ 75.21 करोड़ हैं और वह कोई सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां नहीं हैं। 7.9 प्रतिशत की जोखिम मुक्त दर पर प्रतिलाभ व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों पर स्वीकार्य है और शेष व्यापार परिसंपत्तियों पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ की अनुमति दी गई है।
- (xiv). (क). उपर्युक्त चर्चा के अधीन लागत विवरण संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण संलग्नक I (क) से II (ड.) रूप में अनुलग्न किए गए हैं।

(ख). लागत विवरणों द्वारा प्रकट परिणामों की सारबद्ध स्थिति नीचे तालिका में दी गई है:

क्र. सं.	विवरण	प्रचालन आय (रूपये करोड़ों में)				लागत विवरण के अनुसार अधिशेष (+) / घटा (-) (रूपये करोड़ों में)				प्रचालन आय के % रूप में अधिशेष (+) / घटा (-)			
		2007-08	2008-09	2009-10	कुल	2007-08	2008-09	2009-10	कुल	2007-08	2008-09	2009-10	औसत
1.	कार्गो प्रहरतन गतिविधि	364.77	410.24	446.11	1221.12	7.01	18.39	12.87	38.47	1.92	4.53	2.89	3.11
2.	पोत संबंधी गतिविधि	122.61	152.04	168.85	443.50	9.49	-1.56	-49.14	-41.21	7.74	-1.03	-29.10	-7.46
3.	रेलवे	65.79	72.84	79.90	218.53	23.62	22.52	21.68	67.82	35.90	30.92	27.14	31.32
4.	संपदा	15.65	16.46	18.05	50.17	-33.33	-36.12	-39.04	-108.49	-212.98	-219.49	-216.17	-216.21
5.	समग्र पत्तन	568.83	651.58	712.92	1933.32	6.79	3.43	-53.62	-43.40	1.19	0.53	-7.52	-1.93

(ग). यातायात के अनुमानित स्तर पर दरों में वृद्धि का प्रस्तावित प्रतिशत लागू करते हुए गतिविधि-वार अतिरिक्त राजस्व सृजन, जैसाकि पत्तन द्वारा भेजा गया है, निम्नवत है:

क्र. सं.	गतिविधि	अतिरिक्त आय (रूपये करोड़ों में)			
		2007-08	2008-09	2009-10	कुल
1.	कार्गो प्रहरतन	27.79	11.93	11.57	51.29
2.	पोत संबंधी गतिविधि	--	--	--	--
3.	रेलवे	--	--	--	--
4.	संपदा गतिविधि	--	--	--	--
5.	कुल	27.79	11.93	11.57	51.29

(xv). (क) पीपीटी ने कार्गो प्रहस्तन के अलावा गतिविधियों में कोई संशोधन प्रस्तावित नहीं किया है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन, पत्तन ने प्रस्तावित किया है — (i) कोयला/कोक, लौह अयस्क, सीमेंट, अल्यूमिनियम पिण्ड, मछली और पीओएल तथा 23 ग से अधिक फ्लैश बिंदु वाले उत्पादों पर घाटशुल्क में विभिन्न प्रतिशतों पर वृद्धि की जाए (ii) कोयले के अभियांत्रिक प्रहस्तन और खाद्यान्नों, तिलहनों, अनाजों, दालों, खाद्य तेल आदि के मामले के अलावा सभी अन्य वस्तुओं पर घाटशुल्क में विभिन्न प्रतिशतों पर गिरावट (iii) खुले स्टेकयार्ड में क्षेत्र के आबंटन के लिए दरों में वृद्धि (iv) कार्गो प्रहस्तन उपकरण के लिए किराया प्रभारों में वृद्धि (v) गोदियों के भीतर निजी धर्मकांटों पर भारतोलन प्रभारों में वृद्धि। पीपीटी में प्राप्त जा रही लागत स्थिति के संदर्भ में संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार घाटशुल्क दरों में प्रस्तावित वृद्धि को न्यायोचित रहस्य की आवश्यकता है।

(ख) समग्र पत्तन के लिए प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमानित वित्तीय स्थिति घाटशुल्क प्रशुल्क में प्रस्तावित संशोधन के माध्यम से ₹ 51.29 करोड़ के लक्षित अतिरिक्त राजस्व सृजन पर विचार करने से तीन वर्षों 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए ₹ 43.40 करोड़ का कुल घाटा दर्शाता है। कार्गो संबंधी प्रभारों में प्रस्तावित संशोधन के माध्यम से ₹ 51.29 करोड़ का अतिरिक्त राजस्व सृजन लक्षित किया गया है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि ₹ 38.47 करोड़ का कुल अधिशेष दर्शाती है। रेलवे गतिविधि के साथ यह गतिविधि, वास्तव में, घाटे वाली पोत संबंधी गतिविधि और संपदा गतिविधि को प्रति-सहायिकी प्रदान करती है। प्राधिकरण की यह उल्लिखित स्थिति है कि समग्र पत्तन की वित्तीय स्थिति और प्रशुल्क में संशोधन की सीमा निर्धारित करने के समय सुविचारित की जाने वाली प्रत्येक गतिविधि से अधिशेष गतिविधि पर वर्तमान स्तर के अधिक बोझ नहीं पड़े। पत्तन ने कुछ मदों में ऊर्ध्वमुखी दरें संशोधित करते हुए, कुछ अन्य मदों में अधोगामी संशोधन करते हुए और शेष मदों पर वर्तमान मदों को व्यवस्थित करते हुए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से ₹ 51.29 करोड़ की अतिरिक्त आय सृजित करने की मांग की है। चूंकि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि अधिशेष दर्शाती है, इसलिए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार घाटशुल्क दर में वर्तमान स्तर से अधिक वृद्धि की अनुमति नहीं है। तथापि, यह प्राधिकरण कार्गो की ऐसी मदों पर प्रशुल्क में कटौती अनुमोदित करता है जहां पत्तन ने कटौती प्रस्तावित की है। पत्तन ने कुछ मदों में घाटशुल्क दरों में कटौती करने के अपने प्रस्ताव के बाद में घाटशुल्क राजस्व में अनुमानित कटौती अलग से परिमाण स्थिर नहीं किया गया है। तथापि, यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है ☐ कइस गणना पर राजस्व में कटौती कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन ₹ 38.47 करोड़ के निवल कुल अधिशेष के भीतर होगी। अतः इस प्राधिकरण ने पत्तन द्वारा कटौतियों के लिए प्रस्तावित मदों से इतर मदों पर घाटशुल्क में कोई कटौती अनुमोदित नहीं की है।

(ग) पोत संबंधी गतिविधि ₹ 41.21 करोड़ का कुल घाटा दर्शाया गया है। पत्तन से आंकड़ों के नहीं मिलने पर, हम अधिशेष/घाटा ब्योरो का उप-गतिविधि-वार (बर्थिंग गतिविधि, पत्तन देयताएं, गतिविधि, पाइलटेंज गतिविधि, जल आपूर्ति सेवा आदि) विश्लेषण करने की स्थिति में नहीं है। तथापि, पत्तन ने इस गतिविधि के अधीन कोई दर संशोधन प्रस्तावित नहीं किया है।

(घ) रेलवे गतिविधि में ₹ 67.82 करोड़ का सकल अधिशेष दर्शाया गया है। पत्तन ने सूचित किया है ☐ कइस गतिविधि के अधीन दर संशोधन रेलवे बोर्ड द्वारा जून, 2006 में किया गया था।

(ङ) संपदा संबंधी गतिविधि ₹ 108.49 करोड़ का कुल घाटा दर्शाया गया है। तथापि, पीपीटी ने वर्तमान प्रस्ताव में इस गतिविधि के अधीन कोई दर संशोधन परिकल्पित नहीं किया है।

(xvi). लागत स्थिति पीपीटी के अनुमानों पर आधारित है जिसमें कई अंतर हैं। पत्तन ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के आय अनुमान समर्थक दस्तावेजों और गणनाओं के साथ नहीं भेजे थे। पत्तन से अपेक्षित ब्योरे नहीं मिलने पर, लागत विश्लेषण करने के समय, उप-द्वारा किया गया मूल्यहास प्रावधान बिना किसी संशोधन के स्वीकार किया गया है। इसके अलावा, पत्तन ने कुछ घटकों में घाटशुल्क दरों में कटौती करने के अपने प्रस्ताव के बाद में राजस्व में कटौती परिमाण स्थिर नहीं की गई है। वास्तव में, न्यासी मंडल द्वारा अनुमोदित प्रस्ताव में राजस्व में कोई अनुमानित वृद्धि अथवा कटौती नहीं दर्शाई गई है। पत्तन न्यास को प्रचालन की उत्पादकता/दक्षता में सुधार करने और लागत कटौती करने के लिए गंभीरता से शुरुआत करनी चाहिए। पत्तन को अपनी विभिन्न सुविधाओं के उपयोग की समीक्षा करनी जारी रखनी चाहिए और अपनी पूंजी लागत के साथ-साथ उपरिचर्यों में कटौती करने के लिए सभी अप्रचलित और निष्क्रिय परिसंपत्तियों का शीघ्र निपटान करना चाहिए। ऐसी कार्रवाई से वित्तीय स्थिति में सुधार आएगा।

(xvii). चूंकि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.4 में यथा निर्धारित उपयुक्त संशोधन पाइलटेंज और नौकर्षण अनुसूची के अनुसार किए गए हैं, इसलिए दरमान के भाग-क में दी गई 'स्थानांतरण' के लिए वर्तमान परिभाषा हटाई गई है।

(xviii). इस प्राधिकरण के अनुरोध पर, पत्तन ने विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज के भुगतान और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के क्रमशः खंड 2.18.1 से 2.18.4 और 2.19.1 से 2.19.3 द्वारा डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क की वसूली संबंधी मानक उपबंध दरमान में शामिल किए हैं। इस प्राधिकरण द्वारा दी गई सलाह अनुसार, पत्तन ने संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अधीन यथापेक्षित शर्तें दरमान में शामिल की हैं।

(xix). आदेश सं. टीएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 7 जनवरी, 2005 और अनुवर्ती संशोधन दिनांक 15 जनवरी, 2005 में यथा निर्धारित तटीय पोत/कार्गो/कंटेनर को रियायत पर शासित प्रासंगिक शर्तें सामान्य निबंधन और शर्तों के अधीन शामिल की गई हैं।

(xx). हालांकि पत्तन ने पुष्टि की है कि घाटशुल्क प्रभार प्रहस्तन की लागत के आधार पर प्रस्तावित किए गए हैं और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.2.2 में यथा निर्धारित, कार्गो के प्रहस्तन और भंडारण के समय विशेष ध्यान रखे जाने की आवश्यकता है, इस कथन के समर्थन में इस प्राधिकरण के पास कोई विश्लेषण उपलब्ध नहीं करवाया गया है।

- (xxi). कोयला/कोक, लौह अयस्क, सीमेंट, अल्यूमीनियम पिण्ड, पीओएल और 23*ग से ऊपर फ्लैश प्वाइंट वाले उत्पादों और मछली जैसे घटकों पर घाटशुल्क प्रभार विभिन्न प्रतिशतों द्वारा बढ़ाए जाने का प्रस्ताव किया गया है। दशों में कटौती कोयले का अभियांत्रिक प्रहस्तन, खाद्यान्नों, तिलहनों, अनाजों, दालों, खाद्य तेलों आदि को छोड़कर सभी अन्य घटकों पर प्रस्तावित की गई है। पत्तन से वह आधार भेजने का अनुरोध किया गया था जिसपर प्रस्तावित घाटशुल्क दरों पर पहुंचा गया और अगले तीन वर्षों में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की अनुमानित क्षमता और उससे सृजित होने वाली संभावित आय भेजने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने जवाब दिया है कि उसने कार्गो-वार लागत विवरण अलग से तैयार नहीं किए हैं और कुल राजस्व और किया गया व्यय दर संशोधन के लिए आधार रूप में प्रयोग किए जाते हैं। ऊपर पैरा (xv) (ख) में दिए गए कारणों से, इस प्राधिकरण ने किसी भी घटक के प्रशुल्क में कोई वृद्धि अनुमोदित नहीं की है परंतु पत्तन द्वारा प्रस्तावित की गई ऐसी मदों पर दरों में कटौती अनुमोदित की गई है।
- (xxii). पत्तन ने एमसीएचपी के माध्यम से कोयला प्रहस्तन के लिए वर्तमान दर को जारी रखने का प्रस्ताव किया है क्योंकि यह हाल ही में मार्च, 2005 में संशोधित की गई थी। अनुरोध पर, पत्तन ने प्रासंगिक लागत व्योरे प्रस्तुत किए थे। लागत विवरण के अनुसार, नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ प्रदान करने के पश्चात वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान इस गतिविधि से ₹0 1.19 करोड़ का निवल घाटा होगा। अतः यह प्राधिकरण वर्तमान दर को जारी रखने के लिए अनुमोदन प्रदान करता है।
- (xxiii). पीपीटी ने यह उल्लेख करते हुए आईओएचपी के माध्यम से लौह अयस्क के प्रहस्तन पर लागू दर में 16 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है कि लगभग ₹0 22 करोड़ बर्थ की लम्बाई बढ़ाने, स्टोकर रिवलेमर बदलने और आईओएचपी के उन्नयन पर खर्च किए गए हैं। चूंकि पत्तन ने उल्लेख किया है कि संयंत्र का औसत थ्रुपुट 16000 से बढ़ाकर 20000 टन प्रतिदिन किया गया है, इसलिए समीक्षा करने का अनुरोध किया गया था कि क्या स्वतः थ्रुपुट में सुधार से किए जाने के लिए उल्लिखित निवेशों के लिए पत्तन की प्रतिपूर्ति नहीं करेगा। पत्तन ने दोहराया है कि बढ़ा हुआ थ्रुपुट पहले से किए गए निवेश की प्रतिपूर्ति में सकल रूप से अपर्याप्त होगा। अनुरोध पर, पत्तन ने पिछले तीन वर्षों के लागत व्योरे और अनुवर्ती तीन वर्षों के अनुमान देते हुए विवरण प्रस्तुत किया था। यद्यपि विवरण से प्रकट होता है कि आईओएचपी गतिविधि अगले तीन वर्षों के दौरान ₹0 22.10 करोड़ का निवल घाटा एंटेल् करेगी, परंतु इस प्राधिकरण ने वर्तमान दर को जारी रखने के लिए अनुमोदन प्रदान किया है क्योंकि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि ने अनुवर्ती तीन वर्षों के दौरान ₹0 38.47 करोड़ का अधिशेष दर्शाया है।
- (xxiv). वर्तमान में, 23*ग और अधिक के फ्लैश प्वाइंट वाले पीओएल पर, प्रभार्य घाटशुल्क 2 एमटीपीए तक ₹0 45 प्रति टन और 2 एमटीपीए से अधिक के लिए ₹0 42 प्रति टन है। पत्तन ने प्रशुल्क को क्रमशः ₹0 50 प्रति टन और ₹0 45 प्रति टन संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। 23*ग से कम के फ्लैश प्वाइंट वाले उत्पादों पर, पत्तन ने वर्तमान घाटशुल्क में ₹0 150 से ₹0 100 प्रति टन की कटौती का प्रस्ताव किया है। पीपीटी ने उल्लेख किया है कि तेल जेट्टी के सृजन में किया गया ₹0 50 करोड़ का निवेश 83 प्रतिशत तक इस्तेमाल किया जा रहा है और नुकसान को पूरा करने के लिए 23*ग से अधिक फ्लैश प्वाइंट वाले पीओएल उत्पादों पर 11 प्रतिशत वृद्धि की मांग की गई है। पीपीटी से जेट्टी की क्षमता और इसके उपयोग की सीमा के व्योरे के साथ केवल पीओएल उत्पादों के प्रहस्तन पर लागत विवरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने जवाब दिया है कि वर्तमान क्षमता उपयोगिता लगभग 25 प्रतिशत है और केवल पीओएल उत्पाद के प्रहस्तन के लिए लागत विवरण व्यवस्थित नहीं किया गया है। चूंकि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि अधिशेष करता है, इसलिए यह प्राधिकरण प्रस्तावित कटौती को अनुमोदन प्रदान करता है परंतु पीओएल कार्गो की अन्य मदों में वर्तमान दरों को बनाए रखा है।
- (xxv). (क). वर्तमान दरमान में पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड के उर्वरक बर्थ (I) पर प्रहस्तित कार्गो और इफको के उर्वरक बर्थ (II) पर प्रहस्तित कार्गो के लिए पृथक प्रभार दिए गए हैं। पीपीटी ने पारादीप फॉस्फेट लि0 के समीपवर्ती बर्थों में प्रहस्तित उर्वरक कच्चा माल के लिए कार्गो संबंधी प्रभारों में यह उल्लेख करते हुए संशोधन करने का प्रस्ताव किया है कि पीपीएल के बर्थ पर प्रहस्तित कार्गो की दरों को इफको बर्थ में प्रहस्तित कार्गो के बराबर किए जाने की आवश्यकता है। पत्तन ने पीपीएल के साथ न्यूनतम गारंटी, निर्धारित बर्थ प्रभारों की समय-समय पर समीक्षा आदि के लिए किए गए वर्तमान करार दिनांक 3 अगस्त, 1985 में संशोधन किए जाने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने सूचित किया था कि करार में एक खंड है कि समेकित कार्गो प्रभार परस्पर सहमति से संशोधित किए जा सकते हैं और वर्तमान करार में न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट का कोई प्रावधान नहीं है।
- (ख). पीपीटी को सूचित किया गया था कि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों की अधिसूचना दिनांक 31 मार्च, 2005 के पश्चात, एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अधीन प्राधिकृत किए जाने के मामले को छोड़कर, यह प्राधिकरण ऐसे द्विपक्षीय करारों, जो बर्थों के आबंटन के लिए पत्तनों द्वारा अन्य संगठनों के साथ किए जा सकते हैं, के वैयक्तिक मामलों पर कार्यवाही नहीं करेगा। पत्तन को यह भी सूचित किया गया था कि यह प्राधिकरण विभिन्न सुविधाओं के उपयोग के लिए केवल लागत आधारित दरों को अनुमोदन प्रदान करेगा और उन्हें दरमान में शामिल करेगा और पत्तनों को ऐसी निर्धारित अधिकतम सीमा के भीतर प्रचालन करने की स्वतंत्रता होगी। पीपीटी को पीपीएल और इफको को आबंटित उर्वरक बर्थ I और II के लिए वसूल किए जाने के लिए प्रस्तावित प्रभारों का लागत औचित्य भेजने की सलाह दी गई थी ताकि दो बर्थों के लिए प्रस्तावित अलग-अलग दरों की समीक्षा कर सकें। उर्वरक बर्थों के लिए वसूल किए जाने के लिए प्रस्तावित प्रभारों के लिए लागत औचित्य भेजने के बार-बार अनुरोध के बावजूद पत्तन ने उल्लेख किया है कि उसने उन दो वर्षों के लिए पृथक लागत व्योरे व्यवस्थित नहीं किए हैं। पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड के साथ किए गए करार में संशोधन और प्रशुल्क के संशोधन के लिए पत्तन के प्रस्ताव पर 4 जून, 2007 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में, यह निर्णय लिया गया था कि पत्तन निम्नलिखित मुद्दों पर कानूनी राय प्राप्त करेगा:

- (क). टीएमपी द्वारा पीपीटी को पहले संप्रेषित निणय कि वह वैयक्तिक करारों पर नहीं जाएगा परंतु केवल दरमान में अधिकतम दरें निर्धारित करेगा।
- (ख). पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड के साथ किए गए करार में संशोधन और प्रशुल्क के संशोधन के लिए पीपीटी के प्रस्ताव पर उड़ीसा उच्च न्यायालय के स्टे आर्डर का प्रभाव।
- (ग). संयुक्त सचिव, कानूनी सलाहकार, सार्वजनिक उपक्रम मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा दिसम्बर, 2002 में अधिघोषित किए गए फैसले की स्थिति।
- (ग). जब पत्तन को उक्त अपेक्षाओं का अनुपालन करने के लिए अनुस्मरण करवाया गया था तो पत्तन ने सूचित किया था कि पीपीटी के साथ जरूरी विचार-विमर्श के पश्चात पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड के कार्गो के लिए प्रभारों के संबंध में पृथक प्रस्ताव प्रस्तुत किया जा रहा है।
- (घ). जब तक सहमत प्रस्ताव दाखिल नहीं किया जाता है और इस प्राधिकरण द्वारा निपटान नहीं किया जाता है तब तक वर्तमान व्यवस्था, पक्षों के बीच मुकदमेबाजी में सक्षम प्राधिकारियों द्वारा आदेशों के अधीन, लागू रहेगी।
- (xxvi). अवशिष्ट स्पिलेजिज को हटाने के लिए रू० 0.50 प्रति टन की नई लेवी शामिल करने का प्रारम्भिक प्रस्ताव एमएमटीसी, पारापदीप पत्तन स्टीवडोर्स असोसिएशन, टाटा स्टील, टीएनईबी और फेडरेशन ऑफ इंडियन मिनरल इंडस्ट्रीज द्वारा उठाई गई आपत्तियों को बाद में पीपीटी द्वारा वापस ले लिया गया था।
- (xxvii). पत्तन ने वर्तमान दरमान में दी गई लाइटरेंज लेवी को यह कहते हुए हटाने का प्रस्ताव किया है कि शुरू किए जाने के लिए प्रस्तावित बार्गिंग सेवा लाइटरेंज गतिविधि के स्थान पर है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि इस सेवा को समाप्त करने से कोई वित्तीय विवीक्षा नहीं आएगी क्योंकि लाइटरेंज प्रचालन के माध्यम से कोई कार्गो प्रहस्तित नहीं किया जाता है। अतः यह प्राधिकरण इस प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है।
- (xxviii). शरिम्प के लिए घाटशुल्क दर 0.30 प्रतिशत यथामूल्य पर वर्तमान लेवी के स्थान पर रू० 100 प्रति मी०ट० प्रस्तावित की गई है। पीपीटी से प्रस्ताव दर को उचित लागत पत्रक के साथ तर्कसंगत ठहराए जाने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने सूचित किया था कि कार्गो-वार कोई पृथक लागत विवरण व्यवस्थित नहीं किया गया है परंतु रू० 100 प्रति मी०ट० की दर प्रस्तावित की गई है क्योंकि शरिम्प एक उच्च मूल्य का कार्गो है। जब पत्तन से प्रहस्तित टनभार और इस घटक पर वसूला गया घाटशुल्क के बारे में आंकड़े मांगे गए थे तो पत्तन ने जवाब दिया था कि उसने अंतिम तीन वर्षों के दौरान इस कार्गो का प्रहस्तन नहीं किया है। हालांकि पत्तन ने विपरीत बयान दिए हैं, यह प्राधिकरण वर्तमान यथामूल्य घाटशुल्क की वसूली प्रति टन दर निर्धारित करने के प्रस्ताव का, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में परिकल्पित युक्तिकरण रूप में, समर्थन करता है। पत्तन से अपेक्षित आंकड़े नहीं मिलने और पत्तन द्वारा पिछले तीन वर्षों में शरिम्प कार्गो का प्रहस्तन नहीं करने की स्थिति में, यह प्राधिकरण इस घटक के लिए घाटशुल्क दर सभी अन्य प्रकार की फिश के बराबर निर्धारित करता है।
- (xxix). पत्तन से अनुरोध किया गया था कि इस ब्योरे के साथ कार्य पत्रक प्रस्तुत करें कि घाटशुल्क अनुसूची के अधी प्रस्तावित बार्गिंग (बाजो) पर और से कार्गो की लदाई/उतराई के लिए रू० 15 प्रति मी०ट० की नई दर कैसे प्रस्तावित की गई है। पत्तन ने पुष्टि की थी कि प्रस्तावित दर तटीय कार्गो के लिए है और प्रोत्साहनात्मक प्रशुल्क होने के कारण प्रस्तावित दर पर पहुंचने का कोई आधार नहीं है। पत्तन ने यह सेवा शुरू करने की वित्तीय विवीक्षा दर्शाते हुए कोई कार्य पत्रक प्रस्तुत नहीं किया था। चूंकि कोई पृथक घाटशुल्क प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे और प्रस्तावित दर सभी अन्य मौजूदा घाटशुल्क दरों की अपेक्षा बहुत कम है, इसलिए यह प्राधिकरण पत्तन के इस प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है।
- (xxx). चूंकि परियोजना कार्गो घाटशुल्क अनुसूची के अधीन विशेष रूप से वर्गीकृत नहीं किया गया है, इसलिए पीपीटी इसे सामान्य कार्गो मानते हुए उस पर वर्तमान में रू० 52 प्रति टन की वसूली करता है। पत्तन ने इस घटक पर रू० 85 प्रति टन पर घाटशुल्क वसूल करने का प्रस्ताव किया था। हालांकि पत्तन ने लागत ब्योरे और इस घटक के प्रहस्तन की मात्रा नहीं भेजी थी, परंतु यह प्राधिकरण इस सत्य पर विचार करते हुए पत्तन के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है कि सामान्य कार्गो की तुलना में उच्चतर घाटशुल्क वाले पृथक कार्गो समूह रूप में परियोजना सामग्रियों के वर्गीकरण की यह पद्धति कुछ अन्य महापत्तनों में भी प्रचलित है।
- (xxxi). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.5.1 में यथा निर्धारित, पीपीटी को पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रभार्य सामान्य कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभारों के 1.5 गुणा से अधिक निर्धारित नहीं करने की सलाह दी गई थी। उल्लेख किया गया है कि कंटेनरों का पोतांतरण नहीं किया गया है, इसलिए पत्तन इस सुझाव से सहमत नहीं है। किन्तु, आकस्मिकताओं का दर्शने के लिए, दरमान में एक खंड दिया गया है कि पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार लदाई अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन के प्रहस्तन प्रभारों का 1.5 गुणा होगा।
- (xxxii). पत्तन ने कंटेनरों पर विराम समय प्रभारों के अलावा कंटेनरों में कार्गो पर विलंबशुल्क की वसूली जारी रखने का प्रस्ताव किया है। आदेश दिनांक 10 सितम्बर, 2003 द्वारा कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क ढांचा अनुमोदित करते समय, पीपीटी को कंटेनर और कंटेनरबद्ध कार्गो के लिए समेकित विराम समय प्रभार निर्धारित करने की सलाह दी गई थी। इसके अलावा, संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 5.6.2 के अनुसार, कंटेनरबद्ध कार्गो पर विलंबशुल्क कंटेनरों पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क से तब तक वसूल नहीं किया जा सकता जब तक ऐसा करने के लिए विशेष आधार मौजूद नहीं हो। जब विराम समय प्रभारों के अतिरिक्त कंटेनरों में कार्गो पर विलंबशुल्क की वसूली के समर्थन में मौजूद रहने वाली विशेष परिस्थितियों के बारे में बताने का अनुरोध किया गया था तब पत्तन ने उल्लेख किया था कि केवल लगभग 150 खाली कंटेनर आयात किए जाते हैं और लदे हुए निर्यात कार्गो के साथ एक माह पश्चात वे निर्यात किए जाते हैं और वास्तव में कंटेनरबद्ध कार्गो पर विलंबशुल्क प्रोदशूत नहीं होता है। वर्तमान प्रशुल्क व्यवस्था को जारी रखने की अनुमति के लिए पत्तन के अनुरोध को इस प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए इस शर्त के साथ स्वीकार किया गया है कि पत्तन अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार इस प्रशुल्क को समायोजित करेगा।
- (xxxiii). वर्तमान में पत्तन सीमाओं के भीतर प्रचालकों द्वारा निर्मित सिंगल बॉय मूरिंग (एसवीएम) का माध्यम से पीओएल पोतांतरण पर रू० 15 प्रति मी०ट० घाटशुल्क रूप में वसूल किया जाता है। इस प्राधिकरण ने पीपीटी को पहले सलाह दी थी कि जब इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन (आईओसी) अपना एसवीएम शुरू करता है तो उसपर वसूल किए जाने के लिए कंटेनर पोतांतरण प्रचालन हेतु

समेकित दर निर्धारित करें। जल्द शुरू होने वाले आईओसी के एसबीएम के प्रचालन के लिए, पीपीटी ने, तथापि, पृथक बर्थ किराया प्रभारों, पाइलटेज, टग किराया प्रभारों, पत्तन देयताओं और पाइलट उपस्थिति प्रभारों की वसूली के अलावा, ₹ 10/- प्रति मी०ट० की घाटशुल्क दर प्रस्तावित की थी। बर्थ किराया, पाइलटेज और टग किराया के मामले में प्रस्तावित प्रभार सामान्य कार्गो पोतों द्वारा देय प्रभारों के लगभग 50 प्रतिशत हैं। प्रस्तावित पत्तन देयताएं अन्य कार्गो पोतों के बराबर हैं। पाइलट उपस्थिति प्रभार अन्य पोतों द्वारा देय प्रभारों के 76 प्रतिशत पर प्रस्तावित किए गए हैं। पत्तन से इस ब्योरे के साथ लागत विवरण भेजने का अनुरोध किया गया था कि इन भिन्न-भिन्न दरों पर कैसे पहुंचा गया। जवाब में, पत्तन ने उल्लेख किया था कि सिंगल बॉय मूरिंग का प्रचालन अभी शुरू नहीं हुआ है और वह केवल एसबीएम की शुरुआत और प्रचालन के पश्चात लागत ब्योरे उपलब्ध करवाने की स्थिति में होगा। संयुक्त सुनवाई में, आईओसी ने ₹ 0.5 से ₹ 0.8 प्रति मी०ट० की घाटशुल्क का सुझाव दिया था। पीपीटी ने सूचित किया है कि चूंकि परस्पर सहमत घाटशुल्क पर नहीं पहुंचा जा सका है, इसलिए यह प्राधिकरण ₹ 0.6 से ₹ 0.10 प्रति मी०ट० के बीच पड़ने वाली कोई दर अनुमोदित कर सकता है। लागत ब्योरे के अभाव में, एक्यूरेसी के किसी भी कोण से सिंगल बॉय मूरिंग के लिए प्रभारों के मामले में दरें अनुमोदित करना मुश्किल है। कांडला में जहां पोतांतरण के माध्यम से मुख्यतः कच्चा तेल संयवहार किया जाता है, प्रभार घाटशुल्क ₹ 0.12 प्रति मी०ट० है। चूंकि दर तभी उपलब्ध होगी जब आईओसी अपना प्रचालन शुरू करेगा, इसलिए यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा बर्थ किराया, पाइलटेज, पाइलट उपस्थिति प्रभार और टग किराया के लिए प्रस्तावित संपूर्ण पत्तन देयताओं और प्रभारों की रियायती वसूली के अलावा ₹ 0.8 प्रति मी०ट० की घाटशुल्क दर के लिए तदर्थ अनुमोदन प्रदान करता है। साथ ही साथ, पत्तन को निर्देश दिया जाता है कि आईओसी द्वारा एसबीएम शुरू करने के छह माह के भीतर इस संबंध में उपयुक्त लागत आधारित प्रस्ताव प्रस्तुत करें।

(xxxiv). खुले स्टेक यार्ड और ढके हुए स्थान के लिए वर्तमान दरों में 50 प्रतिशत से 260 प्रतिशत वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन ने इस वृद्धि को लागत ब्योरे के साथ तर्कसंगत ठहराने का अनुरोध किया गया था। पीपीटी ने सूचित किया था कि इस संबंध में पृथक लागत तालिका व्यवस्थित नहीं की गई है। तथापि, पत्तन ने उल्लेख किया था कि उसने अधिक कार्गो रखने के लिए अतिरिक्त भंडारण क्षेत्र के सृजन पर ₹ 5 करोड़ से अधिक खर्च किए हैं और प्रस्तावित वृद्धि निवेश की लागत वसूल करने के लिए है। एमएमटीसी, टाटा स्टील, सेल, टीएनईबी और फेडरेशन ऑफ इंडियन मिनरल इंडस्ट्रीज़ ने कई कारण उद्धरित करते हुए प्रस्तावित वृद्धि पर आपत्ति की थी। चूंकि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि अधिशेष प्रकट किया है इसलिए यह प्राधिकरण वर्तमान दरों को बनाए रखने के लिए अनुमोदन प्रदान करता है।

(xxxv). वर्तमान व्यवस्था में, 10 वर्ग मी० के ढके हुए स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क ₹ 1000/- प्रति माह अथवा उसका भाग है। पत्तन ने 100 वर्ग मी० अथवा उसके भाग के लिए ₹ 3600/- प्रति माह की दर प्रस्तावित की है। पत्तन से वह परिस्थितियां स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था जिसके अधीन उसने दर में 64 प्रतिशत तक कटौती करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने जवाब दिया था कि चूंकि उर्वरक और खाद्यान्न वर्तमान में पत्तन पर प्रहस्तित नहीं किए जा रहे हैं, इसलिए ढका हुआ स्थान खाली रहता है। पत्तन के अनुसार इकाई दर में कटौती से ढके हुए स्थान के उपयोग में वृद्धि होगी। पत्तन द्वारा दिए गए कारणों से, इस प्रस्ताव को अनुमोदित किया गया है।

(xxxvi). पत्तन ने दंडात्मक लाइसेंस शुल्क की वसूली का प्रस्ताव किया है यदि आयातित कोकिंग कोयला, गैर-कोकिंग कोयला और सभी प्रकार के कोक आबंटित क्षेत्र के अभिग्रहण के 60 दिनों के भीतर नहीं हटाया जाता है। पत्तन ने 60 से 120 दिन के भीतर अभिग्रहण के लिए दोगुना सामान्य प्लॉट किराया, 120 दिन से 180 दिनों के बीच 3 गुणा सामान्य किराया और 180 दिन से अधिक के लिए 4 गुणा सामान्य किराया प्रस्तावित किया है। पत्तन ने उल्लेख किया है कि वर्ष 2005-06 और 2006-07 के दौरान औसतन 2,56,000 मी०ट० कोकिंग कोयला, 3,67,000 मी०ट० गैर-कोकिंग कोयला और 1,25,000 मी०ट० हार्ड कोक विनिर्दिष्ट समय के भीतर पत्तन क्षेत्र से नहीं हटाए गए थे। इंडियन चार्ज क्रोम लिमिटेड, टाटा स्टील और फेडरेशन ऑफ इंडियन मिनरल इंडस्ट्रीज़ ने यह उल्लेख करते हुए प्रस्तावित वृद्धि पर चिंता व्यक्त की थी कि यह उनकी लागत में जुड़ेगा। जनवरी, 2005 में, पीपीटी ने पत्तन से आयातित कोक और कोकिंग कोयला की निकासी में अनावश्यक विलंब के लिए दंड वसूली का प्रावधान किया था। यह प्रस्ताव प्रति टन दंड वसूल करने के लिए था यदि उल्लिखित कार्गो उतराई के 45 दिनों के भीतर निकासित नहीं किए जाते हैं। चूंकि इसका प्रयोजन प्रचालन क्षेत्र का अधिकाधिक उपयोग सुनिश्चित करना था, इसलिए यह प्राधिकरण पत्तन के प्रस्ताव का समर्थन करता है। तथापि, पारित आदेश (मामला सं. टीएमपी/29/2005-पीपीटी) दिनांक 15 जून, 2005 में, इस प्राधिकरण ने प्रस्ताव खारिज किया था क्योंकि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 4.6 पट्टे पर/किराये पर लाइसेंसशुदा प्रचालन क्षेत्र में भंडारित कार्गो पर विलंबशुल्क की वसूली की अनुमति प्रदान नहीं करता है। उक्त आदेश में इस प्राधिकरण ने पत्तन को उपयुक्त लेवी निर्धारित करने की सलाह दी थी जोकि अनुसरित सामान्य सिद्धांतों के अनुसार हो। वर्तमान में पत्तन ने अभिग्रहीत क्षेत्र पर दंडात्मक प्लॉट किराया की वसूली का प्रस्ताव किया है। चूंकि पोतों की उत्पादकता में सुधार लाने के लिए पत्तन क्षेत्र को भीड़ मुक्त रखना आवश्यक है, इसलिए यह प्राधिकरण दोगुना प्लॉट किराये पर दंडात्मक लेवी अनुमोदित करता है यदि कोकिंग कोयला, गैर-कोकिंग कोयला और कोक के प्रकार 90 दिनों के भीतर आबंटित क्षेत्र से निकासित नहीं किए जाते हैं।

(xxxvii). मोबाइल क्रेनों, पे लोडर्स और अन्य उपकरण के उपयोग का प्रतिशत 3.75 प्रतिशत से 9.97 प्रतिशत के बीच भिन्न-भिन्न है और तट क्रेनों के उपयोग का प्रतिशत 26 प्रतिशत और 32 प्रतिशत के बीच है। पत्तन ने कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के किराया प्रभारों में उनके बहुत कम उपयोग के कारण 14.15 प्रतिशत से 92.30 प्रतिशत वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन से यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था कि उपयोगिता के प्रतिशत में कैसे सुधार होगा यदि दरों में वृद्धि की जाती है। जवाब में पत्तन ने उल्लेख किया था कि वह उपस्कर के किराये की दर में वृद्धि करते हुए राजस्व में वृद्धि करना चाहता है। चूंकि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि अधिशेष दर्शा रही है, इसलिए यह प्राधिकरण वर्तमान दर को जारी रखने के लिए अनुमोदन प्रदान करता है।

(xxxviii). नई दरें '75 मी०ट० मोबाइल क्रेन', '20 मी०ट० ईएलएल क्रेन', '15 घन ग्रेब', सर्वेक्षण लॉच एमएल लक्ष्मी और सर्वेक्षण उपस्कर के लिए प्रस्तावित की गई हैं। पत्तन ने, अनुरोध पर, निर्धारित प्रारूप में कार्य पत्रक प्रस्तुत किए हैं। यह प्राधिकरण दरगान में नई दरों को शामिल किए जाने का अनुमोदन प्रदान करता है।

- (xxxix). पत्तन ने 500 बीएचपी से 800 बीएचपी की लॉच के लिए निर्धारित दर को यह उल्लेख करके हटाने का प्रस्ताव किया है कि 500 बीएचपी से 800 बीएचपी के बीच सेवा-योग्य कोई फ्लोटिंग क्रॉफ्ट नहीं है। हालांकि पत्तन के अभियंत्रण और निपटान ब्योरे नहीं भेजे गए थे, परंतु इस दर को हटाने के लिए पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।
- (XL). कई शर्तें जैसे किराये पर लिए गए उपस्कर को नुकसान की लागत की वसूली, फ्लोटिंग क्रॉफ्ट को किराये लेने के लिए वर्तमान दरमान में विनिर्दिष्ट कामगार क्षतिपूर्ति अधिनियम आदि के साथ संयवहार पूरी तरह से प्रसारित प्रकृति के हैं। इसलिए पत्तन से सभी मौजूदा शर्तों की समीक्षा करने और दरमान में केवल उन शर्तों को बनाए रखने पर विचार करने के लिए अनुरोध किया गया था जो प्रत्यक्ष रूप से प्रशुल्क संबंधित हों। पत्तन ने कई शर्तों को उपयुक्ततः संशोधित किया है।
- (XLi). पत्तन ने प्रारंभ में पीपीटी और पक्ष के बीच सहमत दरों पर पत्तन सीमाओं के बाहर अप्रारम्भिक फ्लोटिंग क्रॉफ्ट को किराये पर लेने सहित दरमान में गैर-उल्लिखित उपकरणों और सेवाओं के उपयोग के लिए प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया था। इस प्राधिकरण की सलाह के आधार पर कि ऐसी शर्तें निर्धारित करना वर्तमान प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था में अनुकूल नहीं हैं, पत्तन ने अपने प्रस्ताव को वापस ले लिया है।
- (XLii). पत्तन को संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.5.1 के अनुसार अनुपलब्ध सेवाओं/सुविधाओं के मुख्य घटकों के लिए रियायतों के साथ तुलनीय सेवाओं/सुविधाओं वाले बर्थों के समूह के लिए पृथक दरें प्रस्तावित करने की सलाह दी गई थी। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.5.1 के अनुसार, संयुक्त बर्थ किराया प्रभार में आयात/निर्यात प्रचालन के दौरान घाट क्रेनों (विशेष प्रयोजन क्रेनों/प्रहस्तन प्रणालियों के अलावा) के प्रयोग के लिए प्रभार इस शर्त के साथ शामिल रहेगा कि यदि किसी अवसर पर कोई घाट क्रेन उपलब्ध नहीं होगी तो रियायत दी जाएगी। पीपीटी को संशोधित दिशा-निर्देशों के अंतर्गत अपेक्षित पृथक दरें, जहां कहीं आवश्यक हो, प्रस्तावित करने की सलाह दी गई थी। पत्तन ने जवाब दिया था कि उसने कुछ मामलों में लागू छूटों और रियायतों के साथ क्रेन बर्थों और गैर-क्रेन बर्थों के मामले में बर्थ किराये के लिए दो पृथक दरें प्रस्तावित की हैं।
- (XLiii). चूंकि जल आपूर्ति के लिए अवसंरचना सामान्यतः सभी पोतों के लिए संस्थापित की गई है, इस प्राधिकरण ने पिछले सामान्य संशोधन पर विचार करने के समय यह महसूस किया था कि जल की आपूर्ति के लिए अवसंरचना प्रभारों को बर्थ किराया प्रभारों के परिकलन में शामिल करना अधिक तर्कसंगत होगा। हालांकि पत्तन ने तब इस स्थिति को स्वीकार किया था और इस मामले में उचित कार्रवाई शुरू करने के लिए सहमत था परंतु अब इसने उल्लेख किया है कि उसने बर्थों पर जल आपूर्ति के लिए पृथक प्रभार वसूल करने को जारी रखने का निर्णय लिया है। पत्तन ने जलयानों को बर्थों पर जल की आपूर्ति के लिए प्रभार 3.15 अमेरिकी डॉलर प्रति मी0ट0 से 4 अमेरिकी डॉलर प्रति मी0ट0 करने और मूरिंग घाट/जेट्टी पर जल की आपूर्ति के लिए प्रभार 7.35 अमेरिकी डॉलर से 8 अमेरिकी डॉलर प्रति मी0ट0 का प्रस्ताव किया है। चूंकि पोत संचालन संबंधी घाटे में हैं और किसी भी उपयोक्ता संगठन ने प्रस्तावित वृद्धि पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है, इसलिए यह प्राधिकरण पत्तन के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है।
- (XLiv). इस प्राधिकरण के अनुरोध को स्वीकार करते हुए, पीपीटी ने शर्त शामिल की है कि समस्त बर्थों के लिए कोई बर्थ किराया प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा जब पोत पत्तन उपस्कर की खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा पत्तन पर आरोप्य किसी अन्य कारण से बर्थ पर निष्क्रिय रहते हैं।
- (XLv). वर्तमान व्यवस्था में, दंडात्मक बर्थ किशोरों प्रभार प्रभाय है यदि पोत कार्गो कार्य के पूरा होने के 4 घंटों के पश्चात नौचालन के लिए तैयार नहीं हो। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.6.1 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि बर्थ किराया पोत के नौचालन के लिए तैयार होने की संकेत देने के समय के 4 घंटों के पश्चात रूक जाएगा और बर्थ किराया प्रभार के लिए निर्धारित समयावधि पक्षीय ज्वारभाटीय स्थिति की चाह में अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाओं के अभाव के कारण जलयान के प्रतीक्षा समय से अतिरिक्त होगी। खंड 6.6.2 और 6.6.3 क्रमशः गलत संकेतों के लिए बर्थ किराये की वसूली और पक्षीय मौसम तथा ज्वारभाटीय संचलनों के अनुसार पोतों का नौचालन के लिए तैयार होने के अवसर दिए गए हैं। इस प्राधिकरण की सलाह पर अमल करते हुए, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अधीन यथा विनिर्दिष्ट उपयुक्त संशोधन पीपीटी द्वारा दरमान में किए गए हैं।
- (XLvi). पोत विदेशगामी है अथवा तटीय निर्धारित करने के कारक और भारतीय रुपयों में प्रभार की वसूली, जहां दर अमेरिकी डॉलर में निर्धारित है, संबंधी शर्तें दरमान के सामान्य निबंधन तथा शर्तों के अधीन स्पष्ट रूप से दिए गए हैं।
- (XLvii). वर्तमान व्यवस्था में, पाइलटेज और नौकर्षण प्रभार में एक अंतर्गामी और एक बहिर्गामी संचलन तथा अपेक्षानुसार टगों का इस्तेमाल करते हुए एक स्थानांतरण, यदि आवश्यक हो, शामिल हैं। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.4 के अनुसार, पाइलटेज-सह-नौकर्षण शुल्क समेकित रहेगा जिसमें पर्याप्त क्षमता की टगों/लॉचों की उपलब्धता के साथ एक अंतर्गामी और एक बहिर्गामी संचलन और 'पत्तन सुविधा' के लिए पोतों के स्थानांतरण शामिल होंगे। इस प्रस्ताव के अनुरोध पर स्थानांतरण पर पृथक स्थानांतरण प्रभार वसूल किए जाएंगे। चूंकि पीपीटी द्वारा प्रस्तावित पाइलटेज और नौकर्षण प्रभारों में स्थानांतरण प्रभार शामिल हैं, इसलिए पत्तन से स्थानांतरण तत्व को पृथक करने और तदनु रूपी समेकित शुल्क की वसूली दर में कमी करने और प्रासंगिक शर्तों में उपयुक्ततः संशोधन करने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने बाद में पोतों के अंतर्गामी संचलनों और शामिल स्थानांतरणों के ब्योरे भेजे थे और उल्लेख किया था कि पाइलटेज और नौकर्षण की कुल लागत में स्थानांतरण तत्व लगभग 3 प्रतिशत है। पत्तन द्वारा भेजे गए ब्योरों के आधार पर, स्थानांतरण तत्व को अलग किए जाने के कारण वर्तमान प्रभार प्रभारों में 3 प्रतिशत छूट दी गई है। इस संशोधन के कारण आय में कटौती से वसूल किए जाने वाले पृथक स्थानांतरण प्रभारों को ऑफसेट करें।
- (XLviii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.10 के अधीन यथा अपेक्षित, पीपीटी ने पाइलटेज और स्थानांतरण प्रभार तीन स्तरों अर्थात् (1) 30,000 जीआरटी तक (2) 30,001 से 60,000 जीआरटी और (3) 60,000 जीआरटी से अधिक में निर्धारित किए हैं। हमारे अनुरोध को स्वीकार करते हुए पत्तन ने दूसरे स्तर के लिए पहले स्तर की इकाई दर में 2 प्रतिशत कटौती और प्रोत्साहनात्मक जीआरटी पर तीसरे स्तर के लिए प्रथम स्तर की इकाई दर में 30 प्रतिशत कटौती की गई है। पत्तन द्वारा वर्ष 2006-07 के दौरान दी गई सूचना के अनुसार, पत्तन में आने वाले विदेशगामी और तटीय पोतों में से 65 प्रतिशत 30,000 जीआरटी के अंतर्गत आते हैं, 35 प्रतिशत 30,001 से 60,000 जीआरटी के अंतर्गत आते हैं और शून्य 60,000 से अधिक जीआरटी के अंतर्गत आते हैं।

चूंकि पत्तन पर आने वाले पोतों में से अधिकांश पहले स्लैब के अंतर्गत आते हैं, इसलिए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6. 10 के अधीन यथा अपेक्षित मुक्तिकरण के कारण राजस्व में कटौती मामूली होगी।

- (XLix). 105 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रू० 2742) प्रति घंटा की दर से अतिरिक्त प्रभार वसूल करने के लिए नई शर्त प्रस्तावित की गई है, यदि किसी पाइलट को आधे घंटे से अधिक लॉच में रोककर रखा जाता है। पत्तन से प्रस्ताव को लागत व्ययों के साथ तर्कसंगत ठहराने का अनुरोध किया गया था। हालांकि लागत व्ययों नहीं भेजे गए थे, पत्तन के अनुसार, यह प्रस्ताव पाइलटों को बीच समुद्र में लम्बे समय तक रोके जाने के कारण है। चूंकि यह पाइलटों की अवांछित रूप से रोके जाने के लिए, यह प्राधिकरण पत्तन के इस प्रस्ताव से सहमत है।
- (L). पत्तन ने प्रारंभ में शरिम्पस, जलयान मरम्मत, बेकार सामानों की लिफ्टिंग, हॉकर के लाइसेंस शुल्कों, पत्तन प्रवेश परमिट शुल्कों के लिए विभिन्न लाइसेंस शुल्कों में 43 से 150 प्रतिशत के बीच भिन्न-भिन्न प्रतिशतों पर वृद्धि करने का प्रस्ताव किया था। इन पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा जमा किए जाने वाले प्रतिभूति जमा में भी अत्यधिक वृद्धि प्रस्तावित की गई है। गोदियों में चलने वाले वाहनों, गाड़ियों, ट्रॉली रिक्शा, आदि के लिए परमिट जारी करने के प्रभारों में भी 10 प्रतिशत से 500 प्रतिशत की वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया था। पत्तन से प्रभारों में ऐसी वृद्धि प्रस्तावित करने के कारण लागत व्ययों के साथ स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था। चूंकि निर्यात कार्गो की प्राप्ति के लिए और गोदियों से आयात कार्गो की निकासी के लिए मोटर लॉरियों की सेवाएं पत्तन की प्रमुख मांग हैं, इसलिए पत्तन से यह विचार करने का अनुरोध किया गया था कि क्या ऐसे ट्रकों को किसी प्रकार के प्रवेश शुल्क अदा करने की आवश्यकता है। पत्तन ने शुरू में जवाब दिया था कि व्यवसाय प्रयोजनों से पत्तन क्षेत्र में प्रवेश करने वाले सभी ट्रकों और डम्पर्स को प्रवेश शुल्क अदा करना होता है और प्रस्तावित दर वृद्धि सुरक्षा के मद्देनजर पत्तन क्षेत्र के भीतर ऐसी सेवाओं की संख्या को सीमित करने के लिए है। पत्तन अधिकारियों की इस प्राधिकरण के अधिकारियों के साथ चर्चा करने के पश्चात्, पीपीटी ने बाद में सूचित किया था कि इन सेवाओं से राजस्व प्राप्ति बहुत मामूली है और आईएसपीएस शुरू होने के कारण, पत्तन क्षेत्र में प्रवेश विनियमित करने के लिए आधुनिक उपस्कर संस्थापित किए जा रहे हैं, इसलिए पत्तन इस मद को दरमान से अलग रखना चाहेगा। शरिम्पस के लिए लाइसेंस जारी करने आदि, वाहनों के लिए लाइसेंस जारी करना और पत्तन प्रवेश परमिट शुल्क की वसूली संबंधी खंडों को दरमान से अलग रखने का पत्तन का अनुरोध स्वीकार कर लिया गया है।
- (Li). पत्तन से लौह और अन्य अयस्कों के भारतोलन के लिए प्रस्तावित 50 प्रतिशत वृद्धि और अन्य घटकों के लिए 33.33 प्रतिशत वृद्धि को बढ़ाने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने कोई लागत व्ययों नहीं भेजे थे परंतु उल्लेख किया था कि अयस्कों पर भारतोलन प्रभारों में 50 प्रतिशत वृद्धि पत्तन के भीतर भारतोलन को सीमित करने के मद्देनजर है। पत्तन का मत है कि कार्गो गोदी के भीतर लाए जाने से पहले पत्तन सीमाओं के बाहर तोले जाएं। निषेधित क्षेत्र के भीतर संस्थापित निजी धर्मकांटों पर संस्थापकों के अपने कार्गो के भारतोलन के लिए पत्तन ने वर्तमान दरों में 66.67 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की है और अन्य कार्गो के भारतोलन पर 20 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की है। जब इसे तर्कसंगत ठहराने के लिए अनुरोध किया गया था तो पत्तन ने कोई लागत पत्रक नहीं भेजे थे परंतु जवाब दिया गया था कि प्रस्तावित वृद्धि संस्थापकों द्वारा इस गतिविधि से अत्यधिक राजस्व अर्जित करने के कारण है। चूंकि कार्गो प्रहरतन गतिविधि अधिशेष में है, इसलिए यह प्राधिकरण इस मामले में मौजूदा दरों को बनाए रखना अनुमोदित करता है।
- (Lii). पत्तन क्षेत्र के भीतर ग्रेबों के साथ मोबाइल हारबर क्रैंस संस्थापित करने की अनुमति प्रदान करने के लिए, पत्तन ने प्रारंभ में नई दर शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया था। पत्तन से नई वसूली को शामिल किए जाने की आवश्यकता लागत व्ययों के साथ स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने बाद में सूचित किया था कि सेवा प्रदाता खुली निविदा प्रक्रिया के माध्यम से चुना गया है और वह हारबर मोबाइल क्रैंस संस्थापित और प्रचालित करेगा और क्रैंसों को किराये पर लेने वालों से प्रभार वसूल करेगा। अतः पत्तन ने पूर्ववर्ती प्रस्ताव को वापस लिया गया मानने का अनुरोध किया है। इस संबंध में पीपीटी द्वारा भेजा गया एक प्रस्ताव अलग-से प्रक्रियाधीन है।
- (Liii). पत्तन ने पत्तन के उपकरणों और गियर्स (जैसे ट्रे/टब, ट्रालियां, जाल, स्प्रेडर्स वाले सिलिंग्स, बैरोज़, तिरपाल, रस्सी सिलिंग्स, रटील टब आदि) के प्रयोग के लिए वर्तमान दरों को हटाने का प्रस्ताव किया है क्योंकि वे पुराने हो गए हैं। हालांकि पत्तन ने इन उपकरणों और गियर्स के अभिग्रहण और लागत व्ययों नहीं भेजे थे, परंतु इसने दोहराया था कि ऐसे पुराने उपकरणों के लिए कोई मांग नहीं है। अतः यह प्राधिकरण पत्तन के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है।
- (Liv). वर्तमान व्यवस्था में, पत्तन क्षेत्र में फिल्मों की शूटिंग के लिए दर निर्धारित की गई है। पत्तन ने निषेधित क्षेत्र के भीतर फोटोग्राफी पर प्रतिबंध का प्रस्ताव किया है। तथापि, इसने यह शर्त शामिल करने का प्रस्ताव किया था कि यदि फोटोग्राफी के लिए अनुमति प्रदान की जाती है तो उसके लिए कोई प्रभार देय नहीं होंगे। पत्तन ने जवाब दिया था कि उसने पत्तन क्षेत्र के भीतर फोटोग्राफी की अनुमति नहीं देने का नीति निर्णय लिया है और इसलिए उसने पत्तन क्षेत्र में फिल्मों की शूटिंग से संबंधित भाग को हटाने का प्रस्ताव किया है। यह प्राधिकरण पत्तन के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है।
- (LV). वर्तमान व्यवस्था में, हैलिकॉप्टर लैंडिंग प्रभारों के रूप में रू० 4000/- प्रति लैंडिंग और उड़ान भरना वसूल किया जाता है। पत्तन द्वारा प्रारंभ में इस दर में 25 प्रतिशत वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया था। जब लागत व्ययों के साथ वृद्धि को तर्कसंगत ठहराने का अनुरोध किया गया था तो पत्तन ने उल्लेख किया था कि जब कभी हैलिकॉप्टर लैंडिंग करता है तो वह उसे ऐम्बरयूलेस, सीआईएसएफ कार्मिक आदि की सेवाएं प्रदान करता है जिसपर लगभग रू० 10,000/- प्रति लैंडिंग अथवा उड़ान भरना खर्च आता है। तथापि, संयुक्त सुनवाई, उपयोक्ताओं ने पत्तन से मौजूदा दरों को बनाए रखने का अनुरोध किया था और पत्तन इस अनुरोध से सहमत हो गया था।

- (Lvi). वर्तमान दरमान में, गतिशील रेल धर्मकांटे में भारतोलन के लिए भारतोलन प्रभार रूप में 0.50 प्रति मी०ट० की दर मौजूद है। गतिशील धर्मकांटा एमसीएचपी के लिए रेल लाइनों को रास्ता प्रदान करने के लिए अप्रैल 2000 से खोला गया है। दरमान से इस मद को हटाए जाने के पत्तन के प्रस्ताव से सहमति है।
- (Lvii). पीपीटी ने पुष्टि की है कि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 7 के अधीन कोई भी मद करने के लिए पारादीप पत्तन में अन्य अधिकृत सेवा प्रदाता नहीं है।
- (Lviii). मई, 2007 में, पीपीटी ने सभी प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए नौभरिकों को आपूर्ति श्रमिकों पर मजदूरी 310 प्रतिशत से 100 प्रतिशत की आपूर्ति के लिए लेवी कम करने का प्रस्ताव किया था। जब यह लेवी शुरू की गई थी उस समय पत्तन से ब्योरे भेजने के लिए अनुरोध किया गया था, प्राधिकरण जिसने ऐसी लेवी को अनुमोदन प्रदान किया था और एमपीटी अधिनियम, 1963 का प्रासंगिक उपबंध उस प्राधिकरण को ऐसी लेवी का अनुमोदन प्रदान करने के लिए प्रस्ताव प्रदान करता है। पत्तन से 100 प्रतिशत वसूली को पर्याप्त ठहराते हुए लागत विवरण भेजने का अनुरोध भी किया था। पत्तन में कामले में कार्य पत्रक प्रस्तुत किया था। यह भी सूचित किया गया था कि पारादीप पत्तन न्यास में श्रमिक लेवी 1 फरवरी, 2007 से शुरू की गई थी और लेवी का प्रतिशत समय-समय पर संशोधित किया जाता रहा है और लेवी 30 अप्रैल, 2007 को 310 प्रतिशत थी जोकि 1 मई, 2007 से कम कर 100 प्रतिशत की गई है। पत्तन ने इस दर को दरमान में शामिल करने का अनुरोध किया है। पारादीप पत्तन स्टीबडोर्स असोसिएशन (पीपीएसए) ने संयुक्त सुनवाई में उल्लेख किया था कि कार्गो प्रहस्तन कामगारों की न्यूनता पर 310 प्रतिशत की लेवी अधिरोपित करने से प्रहस्तन लागत बढ़ रही है और निर्यातक/आयातक अन्य पत्तनों की ओर जाने के लिए सोच रहे हैं। पीपीएसए के अनुसार, कामगार इस योजना के अधीन नहीं आते हैं क्योंकि कर्मचारी का दर्जा दिया गया है जो इसलिए पत्तन की ओर कार्गो को अधिक आकर्षित करने के लिए इस लेवी को पूरी तरह से समाप्त कर देना चाहिए। पत्तन द्वारा प्रस्तुत तुलन पत्रकों के आधार पर, यह प्राधिकरण सभी प्रकार के कार्गो के लिए नौभरिकों को आपूर्ति श्रमिकों पर मजदूरी 310 प्रतिशत श्रमिक की आपूर्ति के लिए लेवी को अनुमोदन प्रदान करता है।
- (Lix). पत्तन ने पुष्टि की है कि दरमान में शामिल किए जाने के लिए प्रस्तावित रेलवे प्रभार को बोर्ड द्वारा मंजूर की गई दरों के अनुसार है।
- (Lx). कुछ प्रस्तावित उपबंध जोकि अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों पर सामान्य निर्धारण और संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं हैं, संशोधित किए गए हैं।
- 13.1. पीपीटी का प्रशुल्क पत्तन द्वारा भेजी गई सूचना पर विश्वास करते हुए और विस्तृत तथा यथा स्पष्ट परिकल्पनाओं के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि इस प्राधिकरण का, किसी भी समय, निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान ऐसा लगता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा यथा स्वीकृत परिकल्पनाओं से विपथन है तो यह प्राधिकरण पीपीटी से उसके प्रशुल्क की समीक्षा की अनुसूची के लिए और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं से होने वाले लाभ को रेट ऑफ़ ऑन के लिए प्रस्ताव दाखिल करने की अपेक्षा कर सकता है।
- 13.2. इस संबंध में, पीपीटी से अपेक्षा की जाती है कि तत्संबंधी लेखांकन वर्ष की समाप्ति के बाद दिनों के भीतर अपने वार्षिक लेखे और निष्पादन रिपोर्ट इस प्राधिकरण को भेजें। यदि पीपीटी निर्धारित समय अवधि के भीतर ऐसी सूचना प्रदान नहीं करता है तो यह प्राधिकरण पीपीटी के प्रशुल्क की अपनी ओर से समीक्षा कार्यवाही शुरू कर सकता है। इसके अलावा निम्नलिखित विश्लेषण सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर अगली सामान्य समीक्षा के समय भी किया जाएगा और अतिरिक्त अधिशेष को प्रयोजन अगले चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में किया जाएगा।
- 13.3. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से तथा सग्न विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण पीपीटी का संशोधित दरमान अनुमोदित करता है जोकि संलग्नक-II रूप में अनुलग्न है।
- 13.4. संशोधित दरमान भारत के राजपत्र में इसकी अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के भीतर के पश्चात प्रभावी होगा और 31 मार्च, 2010 तक प्रभावी रहेगा। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके पश्चात स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/07-असा.]

संलग्नक-1 (क)

पारदर्शक प्रत्यक्ष न्याय

(रुपये लाखों में)

		सकल परामर्श के लिए कमर्सेंटिबल लागत																(चरिते लाका में)			
क्र.सं.	विवरण	सकल परामर्श के लिए कमर्सेंटिबल लागत										पाठ्यक्रम द्वारा प्राप्त हुए अनुमान				ट्रेनिंग द्वारा प्राप्त हुए अनुमान					
		2008-01	2009-01	2009-03	2009-04	2009-05	2009-06	2009-07	2009-08	2009-09	2009-10	2009-11	2009-12	2009-13	2009-14	2009-15	2009-16	2009-17	2009-18	2009-19	
I	प्रशिक्षण कोषागार (वित्तियन टन)	19.00	21.13	23.90	26.31	30.10	33.10	36.82	48.12	52.80	57.70	48.12	52.80	57.70	48.12	52.80	57.70	48.12	52.80	57.70	
	प्रशिक्षण कोषागार	14834.00	17402.00	28633.75	27528.99	31420.22	33840.06	38649.78	36477.24	41024.87	44611.48	36477.24	41024.87	44611.48	36477.24	41024.87	44611.48	36477.24	41024.87	44611.48	
	प्रशिक्षण कोषागार (वित्तियन टन)	7500.00	8214.00	8543.97	8219.06	10512.17	11851.31	13431.57	11987.83	14859.00	16502.00	12361.83	14859.00	16502.00	12361.83	14859.00	16502.00	12361.83	14859.00	16502.00	
	प्रशिक्षण कोषागार (वित्तियन टन)	2900.00	3309.00	2904.64	3500.44	3571.13	4582.62	6299.19	6579.32	7284.00	7990.00	6579.32	7284.00	7990.00	6579.32	7284.00	7990.00	6579.32	7284.00	7990.00	
	प्रशिक्षण कोषागार (वित्तियन टन)	918.00	794.88	740.06	1083.31	1534.95	1036.88	1166.20	1585.00	1646.00	1806.00	1585.00	1646.00	1806.00	1585.00	1646.00	1806.00	1585.00	1646.00	1806.00	
	प्रशिक्षण कोषागार (वित्तियन टन)	28212.00	29718.00	38122.43	41272.80	47136.37	51350.89	59675.74	58099.39	64813.87	70909.48	58099.39	64813.87	70909.48	58099.39	64813.87	70909.48	58099.39	64813.87	70909.48	
II	प्रशिक्षण कोषागार	3636.00	4406.00	4853.05	5122.56	6106.78	6248.15	8445.03	10010.23	11041.82	12202.39	10010.23	11041.82	12202.39	10010.23	11041.82	12202.39	10010.23	11041.82	12202.39	
	प्रशिक्षण कोषागार (वित्तियन टन)	3449.00	3160.00	2939.97	3095.38	4111.75	4762.78	4834.89	5730.99	6321.85	6986.04	5730.99	6321.85	6986.04	5730.99	6321.85	6986.04	5730.99	6321.85	6986.04	
	प्रशिक्षण कोषागार (वित्तियन टन)	882.00	1278.00	2064.52	2233.17	2382.89	3253.80	2103.78	2493.71	2750.72	3035.81	2493.71	2750.72	3035.81	2493.71	2750.72	3035.81	2493.71	2750.72	3035.81	
	प्रशिक्षण कोषागार (वित्तियन टन)	1978.00	2015.00	1733.53	1416.59	1538.70	2072.49	3018.84	3575.98	3844.53	4358.06	3575.98	3844.53	4358.06	3575.98	3844.53	4358.06	3575.98	3844.53	4358.06	
	प्रशिक्षण कोषागार (वित्तियन टन)	9048.00	10682.00	11621.07	11867.70	14112.12	16337.02	18400.55	21810.91	24056.82	28587.33	21810.91	24056.82	28587.33	21810.91	24056.82	28587.33	21810.91	24056.82	28587.33	
	प्रशिक्षण कोषागार	1254.28	4470.72	4716.04	4738.01	4729.58	4870.75	4915.20	5428.75	6479.32	7139.28	5428.75	6479.32	7139.28	5428.75	6479.32	7139.28	5428.75	6479.32	7139.28	
	प्रशिक्षण कोषागार (वित्तियन टन)	11186.21	15332.72	16337.11	16605.71	18841.71	21207.77	23315.75	27238.66	30478.14	33726.61	27238.66	30478.14	33726.61	27238.66	30478.14	33726.61	27238.66	30478.14	33726.61	
III	प्रशिक्षण कोषागार (वित्तियन टन)	18012.72	14898.28	21785.32	24467.09	28296.86	30143.12	36356.99	29369.73	34335.73	37182.87	29369.73	34335.73	37182.87	29369.73	34335.73	37182.87	29369.73	34335.73	37182.87	
IV	प्रशिक्षण कोषागार (वित्तियन टन)	1436.00	714.43	759.02	266.04	1589.04	3303.30	3098.31	598.10	1300.00	1500.00	598.10	1300.00	1500.00	598.10	1300.00	1500.00	598.10	1300.00	1500.00	
	प्रशिक्षण कोषागार (वित्तियन टन)	1099.41	2443.31	1497.19	2250.21	7308.54	6847.49	5187.09	4103.51	8800.00	9000.00	1103.51	8800.00	9000.00	1103.51	8800.00	9000.00	1103.51	8800.00	9000.00	
	प्रशिक्षण कोषागार (वित्तियन टन)	3668.62	4997.91	4842.00	4690.00	5099.08	4989.28	4943.84	5883.41	6538.21	7518.94	5883.41	6538.21	7518.94	5883.41	6538.21	7518.94	5883.41	6538.21	7518.94	
	प्रशिक्षण कोषागार (वित्तियन टन)	-3652.03	-4626.79	-8680.13	-8674.17	-10813.18	-8333.47	-7012.63	-8182.82	-12038.21	-12018.94	-8182.82	-12038.21	-12018.94	-8182.82	-12038.21	-12018.94	-8182.82	-12038.21	-12018.94	
V	प्रशिक्षण कोषागार (वित्तियन टन)	11380.69	7759.48	16205.19	17992.02	17483.48	21809.55	8347.37	20178.81	22287.52	25183.83	20178.81	22287.52	25183.83	20178.81	22287.52	25183.83	20178.81	22287.52	25183.83	
VI	प्रशिक्षण कोषागार (वित्तियन टन)	45010.00	46810.00	119820.00	118635.00	131362.25	134184.73	138441.24	151478.82	187918.85	212819.99	138441.24	151478.82	187918.85	212819.99	138441.24	151478.82	187918.85	212819.99	218482.99	
	प्रशिक्षण कोषागार (वित्तियन टन)	0.00	0.00	0.00	0.00	8383.98	8218.12	8044.65	8383.98	8383.98	8383.98	8383.98	8383.98	8383.98	8383.98	8383.98	8383.98	8383.98	8383.98	8383.98	
	प्रशिक्षण कोषागार (वित्तियन टन)	48010.00	46810.00	119820.00	118635.00	130755.81	142403.85	144485.89	156672.06	198213.61	220713.50	144485.89	156672.06	198213.61	220713.50	144485.89	156672.06	198213.61	220713.50	228014.35	
VII	प्रशिक्षण कोषागार (वित्तियन टन)	8778.95	9127.95	22185.20	21828.95	24457.27	20649.82	20677.02	24899.65	30714.28	34634.29	24899.65	30714.28	34634.29	24899.65	30714.28	34634.29	24899.65	30714.28	34634.29	
VIII	प्रशिक्षण कोषागार (वित्तियन टन)	154.86%	80.56%	74.45%	86.43%	77.18%	84.87%	74.94%	85.32%	73.57%	80.81%	85.32%	73.57%	80.81%	85.32%	73.57%	80.81%	85.32%	73.57%	80.81%	
IX	प्रशिक्षण कोषागार (वित्तियन टन)	8778.95	7381.58	18517.95	14667.50	18875.99	20649.82	20677.02	24899.65	30714.28	34634.29	24899.65	30714.28	34634.29	24899.65	30714.28	34634.29	24899.65	30714.28	34634.29	
X	प्रशिक्षण कोषागार (वित्तियन टन)	2583.74	397.90	-312.76	3425.40	-1392.51	960.03	8370.35	-4722.74	-8418.76	-9479.30	679.26	-8418.76	-9479.30	679.26	-8418.76	-9479.30	679.26	-8418.76	-9479.30	
XI	प्रशिक्षण कोषागार (वित्तियन टन)	9.86%	1.34%	-0.82%	8.30%	-2.95%	1.87%	14.03%	-5.34%	-12.99%	-13.36%	1.19%	-5.34%	-12.99%	1.19%	-5.34%	-12.99%	1.19%	-5.34%	-12.99%	
XII	प्रशिक्षण कोषागार (वित्तियन टन)																				

संलग्नक-1 (ख)

पारादीप पत्तन न्यास

(रुपये लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक			पीपीटी द्वारा दिए गए अनुमान			टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
I	प्रचालन आय	31420.22	33880.08	38849.78	36477.24	41024.87	41024.87	36477.24	41024.87	44611.48
II	क प्रचालन लागत	6108.78	6248.14	8445.03	10010.23	11041.92	11041.92	10010.23	11041.92	12202.39
	ख मूल्यहास	3906.50	4053.55	3879.06	4302.40	4797.64	4797.64	4302.40	4797.64	5057.19
	ग आर्बाइटेड प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय	3272.54	3116.96	3169.50	3607.87	4149.05	4149.05	3607.87	4149.05	4771.40
III	कुल प्रचालन लागत (क+ख+ग)	13287.82	13418.65	15493.59	17920.50	19988.61	19988.61	17920.50	19988.61	22030.98
IV	सकल प्रचालन अधिशेष (I-III)	18132.40	20461.43	23356.19	18556.74	21036.26	21036.26	18556.74	21036.26	22580.50
V	क वित्त और वित्तिय आय (भ्याज अतिरिक्त)	1068.68	2213.21	2075.86	399.39	879.00	879.00	399.39	550.00	649.00
	ख वित्त और वित्तिय व्यय (भ्याज अतिरिक्त)	5042.89	4587.82	3461.95	2749.35	4550.00	4550.00	2749.35	1206.00	670.00
	कुल (क-ख)	-3942.21	-2374.61	-1386.09	-2349.96	-3685.00	-3685.00	-339.96	-656.00	-21.00
VI	निवल अधिशेष/घाटा (IV+V)	14158.19	18086.82	21970.10	16206.78	17351.26	17351.26	18216.78	20380.26	22559.50
VII	नियोजित पूंजी									
	- व्यवसाय परिसंपत्तियां	103857.32	106139.55	107458.28	110772.49	127511.25	127511.25	109472.49	115754.25	132951.70
	- व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		103857.32	106139.55	107458.28	110772.49	127511.25	127511.25	109472.49	115754.25	132951.70
VIII	नियोजित पूंजी पर प्रतिशत	18175.03	15920.93	16118.74	17723.60	20400.81	20400.81	17515.60	18520.68	21272.27
IX	निवल अधिशेष/घाटा प्रतिशत (VI-VIII) के परचात	-4016.84	2165.89	5851.36	-1516.82	-3050.54	-3050.54	701.18	1859.58	1287.23
X	निवल अधिशेष/घाटा, प्रचालन आय के % रूप में प्रतिशत के परचात	-12.78%	6.39%	15.06%	-4.16%	-7.44%	-7.44%	1.92%	4.53%	2.89%
XI	औसत अधिशेष/घाटा		2.89%			-5.26%			3.11%	

संलग्नक-1 (ग)

पारादीप पत्तन न्यास

(रुपये लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक			पीपीटी द्वारा दिए गए अनुमान			टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
I	प्रचालन आय	10612.17	11851.31	13431.57	11987.83	14859.00	16502.00	12281.83	15204.00	16885.00
II	क प्रचालन लागत	4111.75	4762.78	4834.89	5730.99	6321.65	6986.04	5730.99	6321.85	6986.04
	ख मूल्यहास	564.70	557.66	566.99	817.81	1215.14	1566.68	817.81	1215.14	1566.68
	ग आर्बाइटेड प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय	741.37	724.01	694.71	816.18	938.60	1079.39	816.18	938.60	1079.39
III	कुल प्रचालन लागत (क+ख+ग)	5417.82	6044.45	6096.59	7364.98	8475.39	9632.11	7364.98	8475.39	9832.11
IV	सकल प्रचालन अधिशेष (I-III)	5194.35	5806.86	7334.98	4622.85	6383.61	6869.89	4896.85	6728.61	7252.89
V	क वित्त और वित्तिय आय (भ्याज अतिरिक्त)	350.91	726.72	681.63	131.14	286.00	330.00	131.14	286.00	330.00
	ख वित्त और वित्तिय व्यय (भ्याज अतिरिक्त)	1388.62	1369.50	1033.42	820.70	1360.00	200.00	220.70	360.00	200.00
	कुल (क-ख)	-1037.71	-642.78	-351.79	-689.56	-1074.00	-870.00	-89.56	-74.00	130.00
VI	निवल अधिशेष/घाटा (IV+V)	4158.64	5164.08	6983.19	3933.29	5309.61	5999.89	4807.29	6654.61	7382.89
VII	नियोजित पूंजी									
	- व्यवसाय परिसंपत्तियां	23440.03	23912.53	24406.90	36113.38	53814.05	59662.51	24113.38	42566.05	76855.51
	- व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		23440.03	23912.53	24406.90	36113.38	53814.05	59662.51	24113.38	42566.05	76855.51
VIII	नियोजित पूंजी पर प्रतिशत	4102.01	3586.88	3661.04	5778.14	8610.25	11146.00	3858.14	6810.57	12206.88
IX	निवल अधिशेष/घाटा प्रतिशत (VI-VIII) के परचात	54.63	1577.20	3322.16	-1844.85	-3300.64	-5146.11	949.15	-155.96	-4913.89
X	निवल अधिशेष/घाटा, प्रचालन आय के % रूप में प्रतिशत के परचात	0.51%	13.31%	24.73%	-15.39%	-22.21%	-31.18%	7.74%	-1.03%	-29.10%
XI	औसत अधिशेष/घाटा		12.85%			-68.79%			-7.46%	

संलग्नक-1 (घ)

पारादीप पत्तन न्यास

(रुपये लाखों में)

रेलवे गतिविधि के लिए लागत विवरण										
क्र. सं.	विवरण	वास्तविक			पीपीटी द्वारा दिए गए अनुमान			टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
I	प्रचालन आय	3571.13	4582.62	6289.19	6579.32	7284.00	7990.00	6579.32	7284.00	7990.00
II	क प्रचालन लागत	2352.89	3253.60	2103.79	2493.71	2750.72	3039.81	2493.71	2750.72	3039.81
	ख मूल्यवास्त	83.95	85.10	294.71	134.10	232.10	340.97	134.10	232.10	340.97
	ग अबाटित प्रबंधन और सामान्य उपरिचय	754.90	848.74	782.79	898.94	1033.78	1188.85	898.94	1033.78	1188.85
III	कुल प्रचालन लागत (क+ख+ग)	3191.74	4187.44	3181.29	3526.75	4018.60	4569.63	3526.75	4018.60	4569.63
IV	सकल प्रचालन अधिशेष (I-III)	379.39	395.18	3107.90	3052.57	3267.40	3420.37	3052.57	3267.40	3420.37
V	क वित्त और विविध आय (व्याज अतिरिक्त)	143.55	297.30	278.85	53.85	117.00	135.00	53.85	117.00	135.00
	ख वित्त और विविध व्यय (व्याज अतिरिक्त)	803.94	821.70	620.05	492.42	818.00	720.00	132.42	216.00	120.00
	कुल (क-ख)	-660.39	-524.40	-341.20	-438.77	-699.00	-585.00	-78.77	-99.00	15.00
VI	निवल अधिशेष/घाटा (IV+V)	-281.00	-129.22	2766.70	2613.80	2568.40	2835.37	2973.80	3168.40	3435.37
VII	नियोजित पूँजी									
	- व्यसाय परिसंपत्तियाँ	3295.79	3363.54	3805.73	3823.54	5725.54	7916.67	3823.54	5725.54	7916.67
	- व्यसाय संबंधी परिसंपत्तियाँ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		3295.79	3363.54	3805.73	3823.54	5725.54	7916.67	3823.54	5725.54	7916.67
VIII	नियोजित पूँजी पर प्रतिफल	576.76	504.53	570.86	611.77	916.09	1266.67	611.77	916.09	1266.67
IX	निवल अधिशेष/घाटा प्रतिलाभ (VI-VIII) के परधत	-857.76	-633.75	2195.84	2002.03	1652.31	1568.70	2362.03	2252.31	2168.70
X	निवल अधिशेष/घाटा, प्रचालन आय के % रूप में प्रतिलाभ के परधत	-24.02%	-13.83%	34.91%	30.43%	22.68%	19.63%	35.90%	30.92%	27.14%
XI	औसत अधिशेष/घाटा		-0.98%			24.25%			31.32%	

संलग्नक-1 (ड)

पारादीप पत्तन न्यास

(रुपये लाखों में)

संपदा गतिविधि के लिए लागत विवरण										
क्र. सं.	विवरण	वास्तविक			पीपीटी द्वारा दिए गए अनुमान			टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
I	प्रचालन आय	1534.85	1038.88	1105.20	1565.00	1648.00	1806.00	1565.00	1648.00	1806.00
II	क प्रचालन लागत	1538.70	2072.49	3016.84	3575.98	3944.53	4359.09	3575.98	3944.53	4359.09
	ख मूल्यवास्त	174.44	174.44	174.44	174.44	174.44	174.44	174.44	174.44	174.44
	ग अबाटित प्रबंधन और सामान्य उपरिचय	330.87	299.57	296.84	362.42	416.78	479.30	362.42	416.78	479.30
III	कुल प्रचालन लागत (क+ख+ग)	2044.01	2546.50	3488.12	4112.84	4535.75	5012.83	4112.84	4535.75	5012.83
IV	सकल प्रचालन अधिशेष (I-III)	-509.16	-1509.62	-2382.92	-2547.84	-2889.75	-3206.83	-2547.84	-2889.75	-3206.83
V	क वित्त और विविध आय (व्याज अतिरिक्त)	31.90	66.07	61.97	11.92	26.00	30.00	11.92	28.00	30.00
	ख वित्त और विविध व्यय (व्याज अतिरिक्त)	73.09	68.47	51.67	41.04	68.00	80.00	11.04	18.00	10.00
	कुल (क-ख)	-41.19	-2.40	10.30	-29.12	-42.00	-30.00	0.88	8.00	20.00
VI	निवल अधिशेष/घाटा (IV+V)	-550.35	-1512.02	-2372.62	-2576.96	-2931.75	-3236.83	-2546.96	-2881.75	-3186.83
VII	नियोजित पूँजी									
	- व्यसाय परिसंपत्तियाँ	769.11	769.11	770.33	769.11	769.11	769.11	769.11	769.11	769.11
	- व्यसाय संबंधी परिसंपत्तियाँ	8393.56	8219.12	8044.68	8393.56	8393.56	8393.56	8393.56	7695.80	7521.36
		9162.67	8988.23	8815.01	9162.67	9162.67	9162.67	9162.67	8464.91	8290.47
VIII	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ	1503.47	637.28	670.39	786.15	786.15	786.15	786.15	731.03	717.25
IX	निवल अधिशेष/घाटा प्रतिलाभ (VI-VIII) के परधत	-2153.82	-2149.30	-2999.01	-3363.11	-3717.90	-4022.98	-3333.11	-3612.78	-3904.08
X	निवल अधिशेष/घाटा, प्रचालन आय के % रूप में प्रतिलाभ के परधत	-140.33%	-207.29%	-271.35%	-214.90%	-225.87%	-222.76%	-212.98%	-219.49%	-216.17%
XI	औसत अधिशेष/घाटा		-206.32%			-221.18%			-216.21%	

पारादीप पत्तन न्यास

दरमान

अध्याय- I

1.1. परिभाषाएं - सामान्य

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i). "बोर्ड" का आशय पारादीप पत्तन न्यास के न्यासी बोर्ड होगा।
- (ii). "पोत संदर्भ में बोर्ड" का आशय "ऑन-बोर्ड पोत" होगा।
- (iii). "तटीय/तटानुगामी पोतों" का आशय सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से विनियुक्त पोत होगा।
- (iv). "कोल्ड मूव" का आशय प्रचालन में मुख्य इंजनों के बिना पोतों के संचालन होगा।
- (v). "दिवस" का आशय प्रातः 6 बजे से अगले दिन प्रातः 6 बजे से है, जब तक कि इस संदर्भ में अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं होगा।
- (vi). "विलंबशुल्क" का आशय पत्तन परिसर में निःशुल्क अवधि, दरमान में यथा विनिर्दिष्ट, से अधिक कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार होगा।
- (vii). "प्रवेश" का आशय पत्तन सीमाओं में प्रवेश होगा।
- (viii). "विदेशी पोत" का आशय तटानुगामी पोत से इतर पोत होगा।
- (ix). "पूर्ण कंटेनर भार" (एफसीएल) का आशय पोत के विनिर्दिष्ट में एक परेडिती से संबंधित कंटेनरमुक्त कार्गो होगा।
- (x). "सामान्य पारी" का आशय 8 घंटे की अवधि अर्थात् प्रातः 7 बजे से दोपहर 12 बजे और अपराह्न 2 बजे से सायं 5 बजे होगा।
- (xi). "जोखिमपूर्ण कंटेनर" का आशय आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण सामान वाले कंटेनर से होगा।
- (xii). "अवकाश दिवस" का आशय प्रबंधन द्वारा अधिसूचित दिवसों से है जिस पर पत्तन न्यास के कार्यालय बन्द रहेंगे।
- (xiii). "एक कंटेनर भार से कम" (एलसीएल) का आशय पोत के विनिर्दिष्ट में एक से अधिक परेडिती से संबंधित कार्गो वाले कंटेनर होगा।
- (xiv). "पत्तन" का आशय पारादीप का पत्तन होगा।
- (xv). "पत्तन प्रबंधन" का आशय पारादीप पत्तन न्यास के अध्यक्ष अथवा अध्यक्ष के प्राधिकार के अन्तर्गत कार्यरत किसी अन्य अधिकारी से होगा।
- (xvi). "प्रशीतन कंटेनर" का आशय नाशी वस्तुओं के परिवहन के लिए प्रयुक्त, अपेक्षित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति के प्रावधान के साथ, प्रशीतित कंटेनर होगा।
- (xvii). "पारी" का आशय पांच घंटे के पर्याप्त 30 मिनट के भोजनावकाश के साथ आठ घंटों की पारी से होगा। पत्तन प्रचालन के लिए प्रथम पारी प्रातः 6 बजे से अपराह्न 2 बजे, दूसरी पारी अपराह्न 2 बजे से रात्रि 10 बजे और तीसरी पारी रात्रि 10 बजे से अगले दिन प्रातः 6 बजे तक है।
- (xviii). "पोतान्तरण" का आशय ऐसा कोई कार्गो जो मूल रूप से मुम्बई के पत्तन के लिए विनिर्दिष्ट नहीं हो, परंतु मुम्बई में उतारा जाता है और बाद में अन्य पत्तनों को पुनः नौगस्तित किया जाता है।
- (xix). "पोतान्तरण कंटेनर" का आशय किसी ऐसे कंटेनर से होगा जो एक पोत से उतारा जाता है पार्श्व में भंडारित किया जाता है और सड़क, रेल अथवा किसी अन्य पोत के माध्यम से समुद्र द्वारा परिवहन किया जाता है।
- (xx). "पोत" का आशय एमपीटी अधिनियम, 1963 के अधीन यथा परिभाषित के समान अर्थ से होगा।

1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). (क) सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
(ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय सामान्य व्यापार लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
(ग) ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें पोत द्वारा सामग्रियों का लदान करने के समान से लदान करने वाला पत्तन द्वारा प्रभाप्य होंगी।
(घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो की उतराई प्रचालन द्वारा करने तक ही प्रभाप्य होगी और उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभाप्य होंगी।
(ङ) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने हेतु किसी अन्य दरतावेज की अपेक्षा नहीं होगी।

- (ii). पोत की स्थिति, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, 'पोत संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी' श्रेणी में वर्गीकृत करने का निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।
- (iii). (क). सभी डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इसके सहयोगी अथवा किसी अन्य सार्वजनिक के बैंकों, जो समय-समय पर विनिर्दिष्ट किए जाते हैं, द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर पर अपने भारतीय रूपयों के समकक्ष डॉलर में प्रभारों को परिवर्तित करने के पश्चात् भारतीय रूपयों में वसूल किए जाएंगे।
(ख). पोत के पत्तन सीमाओं में प्रवेश के दिन को परिवर्तन के लिए दिन रूप में परिगणित किया जाएगा। कंटेनरों पर प्रभारों के मामले में, आयात कंटेनरों के मामले में पोत का प्रवेश का दिन और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन में कंटेनरों के पहुंचने का दिन ऐसे परिवर्तन के लिए दिन रूप में परिगणित किया जाएगा।
- (iv). पत्तन में लम्बे समय तक रुकने वाले पोतों के मामले में आगमन की तारीख से 30 दिनों में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। बिल तैयार करने का आधार समीक्षा के समय प्रचलित उचित विनिमय दर के संदर्भ में भावी रूप में बदल जाएगा।
- (v). (क). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसी प्रकार, रियायतें और छूट तलचिह्न स्तर हैं। पत्तन न्यास, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट दे सकता है।
(ख). पत्तन न्यास, यदि वह ऐसा चाहे, दरों को लागू करने पर शासी निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ता को प्रति इकाई दर में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम दरों से अधिक नहीं हो सकती हैं।
(ग). पत्तन न्यास को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासी शर्तों के युक्तिकरण के बारे में पब्लिक को अधिसूचित करना होगा और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासी शर्तों के युक्तिकरण के बारे में पब्लिक को अधिसूचित करते रहना होगा परंतु नई निर्धारित दरें इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (vi). (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार अन्य पोतों के तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
(ख). सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए कार्गो/कंटेनरों संबंधी प्रभार, ताप कोयला और कच्चे तेल सहित पीओएल से इतर, सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगी।
(ग). कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए घाटशुल्क सहित सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर प्रभावी होंगी।
(घ). कंटेनर संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदवार प्रभार प्रभावी है, घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट, जलयान-तट स्थान स्थानांतरण के साथ-साथ कर्मों और कंटेनरों पर घाटशुल्क रूप में प्रासंगिक प्रभारों पर होगी।
(ङ). विदेशी पत्तन से कार्गो/कंटेनर जोकि भारतीय पत्तन 'ख' पर अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, उसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन करने के लिए अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/पर वहनित कार्गो/कंटेनर रियायत के लिए पात्र होंगे।
(च). तटीय कार्गो/कंटेनर/पोत के लिए प्रभार भारतीय रूपयों में मूल्यवर्गित और वसूल किए जाएंगे।
- (vii). उपयोक्ताओं को पीपीटी पर आरोप्य उचित स्तर से परे के विलंबों के लिए प्रभार अदा नहीं करने होंगे।
- (viii). सामानों की सुपुर्दगी/नौगरण किए जाने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक नियमों के अधीन सभी स्वीकार्य प्रभार अदा नहीं कर दिए जाते हैं और समर्थन में रसीद प्रस्तुत नहीं की जाती है।
- (ix). पोतों को नौचालन के लिए तब तक स्वीकृति प्रदान नहीं की जाएगी जब तक नियमानुसार सभी स्वीकार्य देयताएं/प्रभार अदा नहीं कर दिए जाते हैं।
- (x). परिगणित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किया जाएगा।
- (xi). प्रभारों के प्रयोजन के लिए, कार्गो का 'सकल' टनभार लिया जाएगा ना कि 'निवल' टनभार।
- (xii). अपेक्षित सेवाओं के मामले में सभी देयताएं मांग अनुसार अग्रिम में अथवा निर्धारित समय के भीतर भुगतान करनी होंगी।
- (xiii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
(क). उपयोक्ताओं को विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा और पत्तन को विलंबित वापसियों पर 14.75 प्रतिशत की दर से ब्याज अदा करना होगा।
(ख). ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
(ग). उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में देरी की गणना बिल मांगे जाने की तारीख के 10 दिन पश्चात् से की जाएगी। यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान एमपीटी अधिनियम, 1963 और/अथवा प्रशुल्क में निर्धारित शर्तों में यथा विनिर्दिष्ट पत्तन संपत्तियों की सेवाएं/उपयोग प्राप्त करने से पहले होता है।
(घ). पत्तन द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं की समाप्ति की तारीख अथवा उपयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, से 20 दिनों बाद से गिना जाएगा।
- (xiv). पहले से भुगतान किए गए किसी भी प्रकार के देय/प्रभार के लिए आवेदन-पत्र प्रथम भुगतान/समायोजन की तारीख के पश्चात् छह कैलेंडर महीनों के भीतर दावाकर्ता अथवा उसके प्रतिनिधि द्वारा लिखित में आवेदन-पत्र प्रस्तुत करना होगा। कोई वापसी तब तक नहीं की जाएगी जब तक वापसी-योग्य राशि रु० 100/- अथवा अधिक न हो।
- (xv). भुगतान किए जाने वाले प्रभार प्रति टन आधार पर होंगे। टन का दशमलव अगले उच्चतर टनभार पर पूर्णांकित किया जाएगा।

अध्याय- II

पोत संबंधी प्रभार

2.1. कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो से इतर पर घाटशुल्क

क्र.सं.		सामानों का विवरण	दर प्रति मी0ट0 अथवा उसका भाग (रुपये)	
			विदेशी दरें	तटीय दरें
1.	(क).	क्रोम अयस्क/क्रोम कंक्रीट	75.00	45.00
	(ख).	मैंगनीज अयस्क	74.75	44.85
2.		चार्ज क्रोम/फेरो एलोयस और अन्य प्रसंस्कृत अयस्क/उच्च कार्बन फेरो क्रोम	90.00	54.00
3.		सभी प्रकार के कोयला/कोक		
		5 लाख टन प्रतिवर्ष तक प्रति पक्ष आयात	63.25	37.95
		5 लाख 7.5 लाख टन प्रतिवर्ष तक प्रति पक्ष आयात	53.25	31.95
		7.5 लाख टन से अधिक प्रतिवर्ष प्रति पक्ष आयात	43.25	25.95
		3.5 मिलियन टन प्रतिवर्ष तक सभी प्रकार के कोयले का प्रति पक्ष नौभरण - परंपरागत प्रहस्तन	69.00	41.40
		3.5 मिलियन टन से अधिक प्रतिवर्ष सभी प्रकार के कोयले का प्रति पक्ष नौभरण - परंपरागत प्रहस्तन	57.50	34.50
4.		एमसीएचपी के माध्यम से कोयला		
	(क).	कोयला प्रहस्तन प्रणाली के माध्यम से कोयला वैगन की उतराई	76.00	76.00
	(ख).	कोयला प्रहस्तन संयंत्र के माध्यम से कोयला का नौभरण		
		(i). 7.5 मिलियन टन तक	114.00	114.00
		(ii). 7.5 मिलियन टन से 10 मिलियन टन तक	104.50	104.50
		(iii). 10 मिलियन टन से अधिक	95.00	95.00
5.	(क).	लोह अयस्क (आईओएचपी के माध्यम से)		
		(i). 1.0 एमटीपीए तक नौभरण	34.50	34.50
		(ii). 1.0 एमटीपीए और 1.5 एमटीपीए के बीच नौभरण	29.50	29.50
		(iii). 1.5 एमटीपीए से अधिक नौभरण	24.50	24.50
	(ख).	टिपिंग प्रभार	30.00	30.00
	(ग).	लोह अयस्क (मैनुअल)	34.50	34.50
6.		लोह और अयस्क		
		(स्टील कोइल्स, स्लेब्स, स्टील पाइप्स, स्टील रेल्स, पिग आयरन, प्लेट्स, आयरन सफर आदि)	75.00	45.00
7.		लोह और स्टील स्क्रैप	40.00	24.00
8.		सीमेंट, बिल्टकर, चूनापत्थर, डोलोमाइट और अन्य फलकिसंग सामान		
		2.00 लाख टन तक (प्रति पक्ष)	80.00	48.00
		2.00 लाख टन से अधिक (प्रति पक्ष)	70.00	42.00
9.		अल्युमीनियम पिण्ड	28.75	17.25
10.		तैयार उर्वरक/अमोनियम नाइट्रेट	40.00	24.00
11.		खाद्यान्न, तिलहन, अनाज, दालें, खाद्य तेल आदि		
		50,000 मी0ट0 तक (प्रति पक्ष)	100.00	60.00
		50,000 मी0ट0 से अधिक (प्रति पक्ष)	60.00	36.00
12.		चावल/चीनी	30.00	18.00
13.		नमक	10.00	6.00
14.		पीओएल और उत्पाद		
	(क).	कच्चा तेल, पेट्रोलियम और 23 डिग्री सेल्सियस (73.4 डिग्री एफ.) और अधिक के फ्लैश प्वाइंट वाले इसके उत्पाद		
		बल्क में - 2.00 एमटीपीए तक	45.00	45.00
		बल्क में - 2.00 एमटीपीए से अधिक	42.00	42.00
		बैरेल में	60.00	60.00
	(ख).	पेट्रोलियम और 23 डिग्री सेल्सियस (73.4 डिग्री एफ.) से कम फ्लैश प्वाइंट वाले इसके उत्पाद	100.00	100.00

15.	पत्तन सीमाओं के भीतर प्रचालकों द्वारा निर्मित एसबीएम के माध्यम से पीओएल	8.00	8.00
16.	एलपीजी और एलएनजी	100.00	60.00
17.	अम्ल, फ़ैटी एसिड और अमोनिया सहित लिक्विड बल्क	74.75	44.85
18.	टिम्बर (प्रति घन)	50.00	30.00
19.	ड्रिलिंग सामान और रसायन	80.00	48.00
20.	शरिम्पस सहित सभी प्रकार के फिश	57.50	34.50
21.	अन्य सामान्य कार्गो (बल्क और ब्रेक बल्क)		
	(i) स्लिंक्स द्वारा	50.00	30.00
	(ii) ग्रेबों द्वारा	35.00	21.00
22.	मदर से डॉक्टर पोत पोतांतरण (कच्चा तेल और पीओएल)	10.00	6.00
23.	बार्गिंग (लदाई और उतराई)		15.00
24.	अति आयामीय परेषण (ओडीसी) सहित सभी प्रकार के परियोजना कार्गो	85.00	51.00

टिप्पणी: @4ख (ii) और पख (iii) पर दी गई दर लागू होगी यदि एकल उपयोक्ता का यातयात एक वर्ष में स्लैब सीमाओं को पार करता है।

2.2. कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क:

क्र. सं.	विवरण	20 फीट तक की लंबाई वाला कंटेनर (रुपये)		20 फीट से अधिक परंतु 40 फीट तक की लंबाई वाला कंटेनर (रुपये)		40 फीट से अधिक लंबाई वाला कंटेनर (रुपये)	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1.	कंटेनर पर घाटशुल्क (केवल बॉक्स)	100/-	60/-	150/-	90/-	200/-	120/-
2.	प्रशीतन कार्गो पर घाटशुल्क (प्रति बॉक्स)	800/-	480/-	1200/-	720/-	1600/-	960/-
3.	अप्रशीतन कार्गो पर घाटशुल्क (प्रति बॉक्स)	650/-	390/-	975/-	585/-	1300/-	780/-

उपर्युक्त खंडों 2.1 और 2.2 के लिए टिप्पणियाँ:

- (1). निम्नलिखित विनिर्दिष्ट सामानों पर भी घाटशुल्क सामान्य दरों पर देय होगा:
 - (क). परित्यक्त कार्गो पर
 - (ख). अधिक उतारे गए और ज्यादा लादे गए कार्गो पर
 - (ग). सीमाशुल्क द्वारा जब्त कार्गो पर
 - (घ). कबाड़ कार्गो पर
 - (ङ). पत्तन में पोतों द्वारा निपटान किए गए सेवा-योग्य खाली ड्रमों, खाली बोटलों और अन्य जहाजी भंडारों पर।
 - (च). पोतों के बोर्ड पर और उस पत्तन पर उतारे गए जहां संपूर्ण कार्गो पत्तन पर नहीं उतारा जाता है, पर एकत्रित झाड़न पर नौभरण के लिए बोर्ड के अंतरण क्षेत्रों में आने वाले सभी कार्गो पर जहां यह नौभरित किया जाता है अथवा बिना नौभरण किए वापस लिया जाता है।
 - (ज). बोर्ड के परिसर में रेल अथवा सड़क द्वारा प्रवेश करने वाले और बिना नौभरण के पत्तन से बाहर आने वाले कार्गो पर।
 - (झ). अन्य पत्तन का कार्गो यदि उतारा अथवा पुनः नौभरित किया जाता है।
 - (). पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार लदाई अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रभारों के लिए प्रहस्तन प्रभारों का 1.5 गुणा होगा।
- (2). निम्नलिखित विनिर्दिष्ट मदों पर घाटशुल्क देय नहीं होगा:
 - (क). पारादीप पत्तन न्यास के लेखा पर बोर्ड को अथवा द्वारा परेषित सामान।
 - (ख). पोत संबंधी जलयान की फिटिंग्स, जलयान के भंडारों का इस्तेमाल करने वाले जलयानों के मामले में संबंधित यात्री और नाविकों के बैग और वैयक्तिक सामान, लाइव स्टॉक, बकर के साथ जो कार्गो विनिहित नहीं किया गया था।
 - (ग). बोर्ड के परिसर और सर्वेक्षण खारिजों से एकत्रित स्वीपिंग।
 - (घ). परेषिती द्वारा खारिज हारबर को गलत भेजा गया रेल बद्ध सामान और बंध से निकासित और बोर्ड के परिसर से रेल द्वारा प्रेषित सामान।
 - (ङ). बर्थ के माध्यम से बिना घुमाए एक हैच से अन्य हैच पर स्थानांतरित कार्गो।
- (3). घाटशुल्क और भीतरी-पत्तन परिवहन:
 - (क). पत्तन क्षेत्रों की सीमाओं के भीतर उतारे गए अथवा नौभरित सभी सामानों के लिए दरमान में विस्तार से दिए गए घाटशुल्क प्रभार अदा करने होंगे। ये प्रभार पत्तन द्वारा सेवा प्रदान किए जाने से पहले आयातकों/निर्यातकों द्वारा देय होंगे।

- (ख). निर्यात अथवा निर्यात सामानों की अनुमति के लिए सभी आवेदन-पत्र पीपीटी द्वारा अनुमोदित निर्धारित प्रारूप में होने चाहिए और ऐसे प्रारूप सभी प्रकार से सही भरे होने चाहिए और सामानों के पोतवणिक/परेषिती अथवा उनके एजेंटों द्वारा हस्ताक्षरित होने चाहिए। जब कभी अपेक्षित हो, पीपीटी जरूरी कागजातों को जॉच के लिए बुला सकता है, और वे कागजात पोतवणिकों/परेषितियों अथवा उनके एजेंटों को प्रस्तुत करने होंगे। जब कभी कार्गो आवेदन-पत्र में दर्ज पोत से इतर पोत द्वारा कार्गो नौभरित किया जाता है तो नया आवेदन पत्र पीपीटी को प्रस्तुत करना होगा।
- (ग). आयातकों अथवा निर्यातकों अथवा शिपिंग एजेंटों को कार्गो की उतराई अथवा नौभरण के लिए अपनी व्यवस्था करनी होगी।
- (घ). लैंडिंग बिल अथवा मूल बिल में निर्दिष्ट भार जिसपर मालभाड़ा भुगतान किया जाता है, सही टनभार होना चाहिए। तथापि, यदि जहां पत्तन भारतोलन की जांच करता है तो पत्तन द्वारा दर्ज टनभार सही टनभार माना जाएगा।
- (ङ). विविध सामान के आर्टिकल वाले पैकेजों पर शुल्क उस आर्टिकल पर लागू दर पर वसूल किए जाएंगे जिसपर उच्चतम दर प्रभावी हो।
- (च). पत्तन पोतों से सभी प्रकार के सामान्य कार्गो की उतराई अथवा पोतों पर नौभरण का तट प्रहस्तन करता है और इस सेवा के लिए प्रभार घाटशुल्क दर में शामिल है। घाट/अंतरण क्षेत्र पर बल्क कार्गो को बैगों में भरे जाने के मामले में, व्यापार को घाट पर कार्गो की परिरक्षा करनी होगी और पत्तन की प्रचालन योजना के अनुसार सभी प्रहस्तन प्रचालन करने होंगे। पीपीटी की राय के मामले में, यदि परेषिती/व्यापार बल्क कार्गो को बैगों में भरने के लिए प्रचालन योजना का अनुसरण करने में विफल रहता है, जिसके परिणामस्वरूप पोत से उतराई प्रभावित होगी, तो उतराई प्रचालन प्रभावित रहने की अवधि के लिए परेषिती/व्यापार से रु० 1000/- प्रति घंटा की दर पर प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (छ). पोत से उतारे जाने अथवा नौभरण के लिए अंतरण शैड/क्षेत्र पर लाए जाने वाले सामान्य/ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में पत्तन परिरक्षा मानी जाएगी केवल जब पत्तन रसीद देता है।
- (ज). पत्तन कार्गो के प्रहस्तन के लिए जरूरी और सुविधाजनक घाट क्रेन, मोबाइल क्रेन अथवा अन्य विशेष उपस्कर का प्रयोग करेगा। ऐसी क्रेनों अथवा विशेषज्ञ उपस्कर के किराये के लिए प्रभार निर्धारित दरों के अलावा वसूल किए जाएंगे।
- (झ). पत्तन इंजीनियरिंग सामानों, स्टील तार राइडों, कुंडलों और परियोजना सामानों के लिए भीतरी-पत्तन परिवहन सेवा वैकल्पिक होगी और पत्तन से विशेष अनुरोध पर बाजार दरों और उन दरों पर प्रतिशत सेवा प्रभार पर ली जा सकती है। तथापि, पत्तन न्यास को किसी कार्गो के मामले में भीतरी-पत्तन परिवहन सेवा देने से इंकार करने का अधिकार होगा और सेवा के शुरू होने/जलयान के पहुंचने से काफी पहले उपयोगकर्ता को इस तरह से सूचित करना होगा। भीतरी-पत्तन परिवहन का अर्थ, आयात के मामले में, निषेधित क्षेत्र के भीतर घाट से प्लॉट/शैडों में कार्गो का परिवहन है जहां निर्यात कार्गो का मामला हो, यही उल्टा हो जाएगा अर्थात् प्लॉट/शैडों से पत्तन निषेधित क्षेत्र के भीतर घाट/पोत साइड परिवहन।
- (ञ). पत्तन न्यास बिना अतिरिक्त प्रभारों के बर्थ से अंतरण क्षेत्र और विलोमतः बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो का परिवहन करेगा जहां अंतरण क्षेत्र और अंतरण क्षेत्र बर्थ के हिस्से हों। यदि बर्थ, जहां पात बंध किया गया है, ऐसे अंतरण क्षेत्र को सेवा प्रदान नहीं करता है, कार्गो के परिवहन के लिए आयातक/निर्यातक को अपनी व्यवस्था करनी होगी। अंतरण क्षेत्र अथवा अंतरण शैड के संबंध में, कौन-सा बर्थ का हिस्सा है, पत्तन का निर्णय अंतिम होगा।
- (ट). भीतरी पत्तन परिवहन के दौरान स्पिलेज एन-रूट से बचने के लिए आयातकों और निर्यातकों को स्टॉक यार्ड के साथ-साथ घाट पर लदाई विनियमित करनी होगी। परिवहन के दौरान स्पिलेज एन-रूट अथवा रेलवे ट्रैकों के मामले में, प्रचालनात्मक कारणों से उसे हटाने की व्यवस्था आयातक/निर्यातक की जिम्मेदारी होगी।
- (ठ). "अविनिर्दिष्ट" वर्ग के अधीन किसी कार्गो को वर्गीकृत करने से पहले, प्रारंभिक सीमाशुल्क वर्गीकरण में यह देखना होगा कि क्या इस कार्गो को घाटशुल्क अनुसूची में मौजूद वर्गों में से किसी वर्ग में वर्गीकृत किया जा सकता है।
- (ण). यदि पत्तन को किसी भी समय अंतरण शैडों अथवा पत्तन के माध्यम से सामानों के त्वरित निपटान के लिए अंतरण शैड/क्षेत्र में सामानों के लिए आवंटित अन्य स्थानों में गंभीर भीड़ लगती है तो वह किसी विशिष्ट सामानों के स्वामी अथवा परेषिती को ऐसा सामान दिए गए समय के भीतर पत्तन परिसर से हटाने के लिए निर्देश दे सकता है। यदि विनिर्दिष्ट समय में सामान नहीं हटाया जाता है तो पत्तन ऐसे सामानों को हटा कर अंतरण शैड अथवा अंतरण सामानों के लिए आवंटित अन्य स्थानों पर स्वामी/परेषिती के जोखिम और खर्च पर हटाया जा सकता है। ऐसा हटाए जाने की लागत में उपस्कर किराया प्रभार, समय-समय पर यथा लागू लेवी सहित प्रभार और 20 प्रतिशत श्रमिकों की दरों पर पर्यवेक्षण प्रभार और उपस्कर प्रभार शामिल होंगे। ऐसे हटाए गए सामानों को दूसरे सप्ताह से अधिक सामान रखे जाने के लिए लागू दर पर विलंबशुल्क देयताएं वसूल की जाएंगी और अनुसूची में दी गई किसी रियायत के लिए पात्र नहीं होगा।
- (त). ऐसे स्थानों पर जो अंतरण सामानों द्वारा अभिग्रहीत किए जाने के लिए वर्ग से रखे गए सामानों पर अंतरण देयताएं अधिकतम विलंबशुल्क दरों पर वसूली की जाएंगी और कोई निःशुल्क समय नहीं दिया जाएगा। पत्तन ऐसे सामानों को स्वामियों/परेषिती के खर्च और जोखिम पर हटाएगा और अंतरण सामानों के लिए उपलब्ध स्थानों में से किसी स्थान पर रखेगा। ऐसा हटाए जाने की लागत उक्त मद (i) में यथा उल्लिखित होगी।

2.3.

प्रभार यदि कार्गो कंटेनरों को भरने/खाली करने का कार्य पत्तन द्वारा किया जाता है (बांधना और डनेज से अतिरिक्त प्रभार)

	प्रति कंटेनर	
	विदेशी (अमेरिकी डॉलर)	तटीय (रुपये)
1. 20 फीट तक की लंबाई वाला कंटेनर	12.20	500.00
2. 20 फीट से अधिक परंतु 40 फीट तक लंबाई वाला कंटेनर	18.30	750.00
3. 40 फीट से अधिक लंबाई वाला कंटेनर	24.40	1000.00

2.4. कंटेनरों पर विराम समय प्रभार

क्र. सं.	विवरण	20 फीट तक की लंबाई वाला कंटेनर (दर प्रतिदिन प्रति अमेरिकी डॉलर)	20 फीट से अधिक परंतु 40 फीट तक लंबाई वाला कंटेनर (दर प्रतिदिन प्रति अमेरिकी डॉलर)	40 फीट से अधिक लंबाई वाला कंटेनर (दर प्रतिदिन प्रति अमेरिकी डॉलर)
1.	आयात कंटेनर			
	पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4वें दिन से 30वें दिन	0.14	0.28	0.42
	31वें दिन से आगे	0.30	0.60	0.90
2.	निर्यात कंटेनर			
	प्रथम 5 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	6वें दिन से 30वें दिन	0.14	0.28	0.42
	31वें दिन से आगे	0.30	0.60	0.90
3.	पोतातरण कंटेनर			
	प्रथम 8 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	9वें दिन से 30वें दिन	0.14	0.28	0.42
	31वें दिन से आगे	0.30	0.60	0.90

2.5. प्रशीतन कंटेनरों को बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभार

विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग					
	20' तक के कंटेनर		20' से अधिक परंतु 40' तक के कंटेनर		40' से अधिक कंटेनर	
	विदेशी (रुपये)	तटीय (रुपये)	विदेशी (रुपये)	तटीय (रुपये)	विदेशी (रुपये)	तटीय (रुपये)
प्रशीतन कंटेनरों को बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभार।	150.00	90.00	225.00	135.00	300.00	180.00

2.6. कंटेनरों की ओवरसाइड उतराई के लिए प्रभार

विवरण	लदे हुए कंटेनर की प्रति ओवरसाइड उतराई		खाली कंटेनर की प्रति ओवरसाइड उतराई	
	विदेशी (रुपये)	तटीय (रुपये)	विदेशी (रुपये)	तटीय (रुपये)
1. 20 फीट तक की लंबाई वाला कंटेनर	500.00	300.00	70.00	42.00
2. 20 फीट से अधिक परंतु 40 फीट तक लंबाई वाला कंटेनर	750.00	450.00	105.00	63.00
3. 40 फीट से अधिक लंबाई वाला कंटेनर	1000.00	600.00	140.00	84.00

टिप्पणी: यह प्रभार स्टीमर एजेंटों/स्लॉट-किरायेदारों/जलयान स्वामियों पर प्रभावी होगा।

2.7. उर्वरक बर्ध I पर प्रहस्तित पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड के कार्गो के लिए प्रभार

- (1). प्रहस्तित कार्गो की मात्रा पर बिना ध्यान दिए प्रत्येक महीने के पहले, 10वें और 20वें दिन को देय 3 समान किस्तों में ₹ 30 लाख (तीस लाख) प्रति माह का निश्चित प्रभार।
- (2). समेकित इकाई प्रभार (रुपये प्रति टन) जो वार्षिक धुपुट से भिन्न होगा, निम्नवत् हैं:

क्र.सं.	विवरण	(रुपये) टन
(क)	5 लाख टन तक	65.00
(ख)	5 से 10 लाख टन	50.00
(ग)	10 से 15 लाख टन	25.00
(घ)	और 15 लाख टन से अधिक	25.00

- (3). ऊपर (1) और (2) में यथा उल्लिखित प्रभारों के अलावा, पारादीप फॉस्फेट लिमिटेड दरमान के अनुसार केवल अन्य प्रभार नामतः पाइलटेज और नौकर्षण तथा पत्तन देयताएं अदा करेगा और अन्य प्रभार जैसे बर्ध किराया, वार्पिंग, मूरिंग प्रभार अदा नहीं करने होंगे।

2.8. उर्वरक बर्थ II पर प्रहस्तित भारतीय कृषक उर्वरक सहकारी के कार्गो के लिए प्रभार

- (1). प्रहस्तित कार्गो की मात्रा पर बिना ध्यान दिए अग्रिम में रू0 37.25 लाख प्रति माह की दर से प्रति माह आधार पर रू0 447 लाख (रुपए चार सौ सैंतालीस लाख केवल) प्रतिवर्ष के कैपिटल बर्थ किराया प्रभार देय होंगे। यदि देय तारीख रविवार अथवा अवकाश-दिवस को पड़ती है तो भुगतान अगले कार्यदिवस में किया जाएगा।
- (2). घाटशुल्क प्रभार निम्नलिखित दरों पर लागू होंगे:

(रुपये प्रति टन)

		1-4-05 से
(क)	5 लाख टन तक	78.65
(ख)	5 से 10 लाख टन	66.55
(ग)	10 से 15 लाख टन	48.40
(घ)	और 15 लाख टन से अधिक	30.25

करार में यथा उपबंधित प्रत्येक स्लैब में घाटशुल्क की दरों में प्रत्येक तीन वर्षों के पश्चात 10 प्रतिशत की दर से वृद्धि की जाएगी। तदनुसार, अगली वृद्धि 01.04.2008 को देय होगी। वर्ष 2008 में बर्थ किराया प्रभारों की समीक्षा और संशोधित किए जाएंगे। 2.50 मिलियन टन प्रतिवर्ष का न्यूनतम गारंटीशुदा कार्गो इफको द्वारा बर्थ अभिग्रहण किए जाने अर्थात् 01.01.2005 से प्रभावी होगा। न्यूनतम गारंटीशुदा में से किसी कमी के मामले में इफको अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम माह के भीतर पूर्ण गारंटीशुदा कार्गो के लिए घाटशुल्क अदा करेगा।

- (3). ऊपर (1) और (2) में यथा उल्लिखित प्रभारों के अलावा, इफको प्रचलित दरमान और समय-समय पर यथा संशोधित अन्य सेवा प्रभार नामतः पाइलटेज और नौकर्षण तथा पत्तन देयताएं अदा करेगा।

2.9. पोतांतरित सामानों के लिए प्रभार

वर्ग	दर
घाट पर उतारे गए नौभरण के पोत पर मूलतः विनिहित कार्गो के माध्यम से और पुनः नौभरण अथवा भारत के बाहर पत्तनों के लिए सामान पोतांतरित अथवा स्थानीय के लिए विनिहित कार्गो और बाद में पोतांतरण के लिए पारांदीप पर संशोधित अथवा पोतांतरण के लिए अनिर्दिष्ट अन्य पत्तनों का कार्गो	उपर्युक्त खंड 2.1 के अनुसार घाटशुल्क का 2 गुणा

टिप्पणी: भीतरी-पत्तन परिवहन प्रभार, जहां कहीं लागू हो, अतिरिक्त भुगतान करना होगा।

2.10. अंतरण स्थान में विलंबशुल्क की वसूली के लिए निःशुल्क भंडारण अवधि

क्र.सं.		विवरण	निःशुल्क अवधि
1.		आयात	उतराई के दिन से 5 दिन
2.	क. ख.	निर्यात चावल निर्यात	पत्तन में प्राप्ति के दिन से 5 दिन पत्तन में प्राप्ति के दिन से 30 दिन
3.		पोतांतरण	उतराई की तारीख से 10 दिन

टिप्पणियां:

- (1). ऊपर निर्धारित निःशुल्क अवधि सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश-दिवसों और पत्तन के अवकाश दिवसों से अतिरिक्त होगी।
- (2). कंटेनरबद्ध कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि खाली करने के दिन से शुरू होगी।
- (3). कबाड़ सामानों के मामले में निःशुल्क अवधि कबाड़ होने के दिन के अगले दिन से शुरू होगी।
- (4). जोखिमपूर्ण सामानों के लिए, निःशुल्क अवधि 24 घंटे है।
- (5). मीलामी द्वारा बेचे गए अदावाकृत/अनिकासित सामानों के लिए, 3 दिन की निःशुल्क अवधि मीलामी के दिन से शुरू होगी।
- (6). सभी धर्मार्थ संगठनों को परेषित उपहार कार्गो के लिए निःशुल्क समय 30 दिन होगा।
- (7). अधिक उतारे गए कार्गो के मामले में, विलंबशुल्क परेषित को अधिक उतराई की अधिसूचना के 3 दिनों की समाप्ति के पश्चात प्रभार्य होगा।
- (8). भीड़ अथवा अन्य कारण से अंतरण शैड में गुम सामानों के मामले में, विलंबशुल्क मिलने की तारीख से 3 दिनों के पश्चात प्रभार्य होगा।
- (9). जोखिमपूर्ण कंटेनरों के मामले में, प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों पर 25 प्रतिशत तक प्रीमियम वसूल किया जाएगा।

- (10). विराम समय कंटेनर को उतराई के पश्चात दिन से शुरू होगा और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के टर्मिनल में प्रवेश करने की तारीख से शुरू होगी।

2.11. निःशुल्क अवधि के पश्चात अंतरण शैड और खुले अंतरण स्थान में पड़े रह गए सामानों पर विलंबशुल्क

अवधि	दर प्रति मी0ट0 प्रति दिन अथवा उसका भाग (रुपये)	
	आयात	निर्यात
पहले सप्ताह के लिए	5.00	3.00
दूसरे सप्ताह के लिए	15.00	7.00
तीसरे और अनुवर्ती सप्ताहों के लिए	25.00	15.00

टिप्पणी: रेल उपयोक्ताओं के लिए रेलवे द्वारा दैगनों की आपूर्ति नहीं किए जाने पर न्यूनतम दर पर विलंबशुल्क लागू होगा बशर्ते इन्डेंट्स बनाए रखी गई हो।

2.12. कंटेनरबद्ध कार्गो पर विलंबशुल्क

- (1). जब पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर कार्गो अथवा कंटेनरों की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो तो उस अवधि के लिए कंटेनर अथवा निर्यात/आयात कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभाय नहीं होगा।
- (2). अन्य जोखिमपूर्ण सामानों पर विलंबशुल्क उतराई की तारीख से खंड-2.11 में विनिर्दिष्ट दरों के दोगुना पर प्रभाय होगा यदि उतराई की तारीख से अगले कार्यदिवस में निकासित नहीं किया जाता है।
- (3). परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार परित्याग की लिखित सूचना की प्राप्ति की तारीख अथवा कंटेनर की उतराई के दिन से 75 दिन, जो भी पहले हो, तक निम्नलिखित शर्तों के अधीन प्रभाय होगी:
 - (i). परेषिती किसी भी समय परित्याग पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii). यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी नहीं करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त पर परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,
 - (क). लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की परिरक्षा करेगा और पत्तन परिसर से इसे वापस लेगा अथवा हटाएगा; और
 - (ख). लाइन कंटेनर की परिरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर प्रोदभूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
 - (iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताएं देखेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई नहीं करने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक जारी रहेंगे जब तक कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं।
 - (iv). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा बंधक/जब्त किया जाता है और वह 75 दिनों की निर्धारित समयवधि में खाली नहीं किया जा सकता है तो भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क के आदेश के दिन से लागू नहीं होगा बशर्ते लाइनों को आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करनी होगी। अन्यथा, बंधक/जब्त कंटेनरों को लाइन/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से हटाकर सीमाशुल्क बंधक क्षेत्र में रखा जाएगा और उस स्थिति में भंडारण प्रभार ऐसा हटाए जाने के दिन से लागू नहीं होगा।

2.13. लाइसेंस शुल्क:

क्र.सं.	वर्ग	दर
1.(क).	खुला स्टैक-यार्ड: वर्ग-I (साइडिंग के साथ फर्श क्षेत्र)	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग के लिए रू0 1200 प्रति माह अथवा उसका भाग
1.(ख).	वर्ग-II (साइडिंग के साथ फर्श क्षेत्र)	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग के लिए रू0 900 प्रति माह अथवा उसका भाग
1.(ग).	वर्ग-III (बिना फर्श क्षेत्र)	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग के लिए रू0 600 प्रति माह अथवा उसका भाग
2.	ढका हुआ स्थान	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग के लिए रू0 3600 प्रति माह अथवा उसका भाग
3.	घाट अपरन/कंक्रीट वाला स्टैक-यार्ड/अंतरण शैड (बिना-शैड कार्गो के लिए)	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग के लिए रू0 2000 प्रति माह अथवा उसका भाग

टिप्पणी:

- (1). एक वर्ष से कम पट्टों के लिए, उल्लिखित दरों पर 10 प्रतिशत अधिभार प्रभाय होगा।
- (2). ढके हुए और खुले स्थान के आबंटन के लिए सामान्य शर्तें
- (i). एक बार में 11 माह तक की अवधियों के लिए भंडारण शैड, खुले स्थानों अथवा अन्य प्राप्टी के उपयोग के लिए लाइसेंस पत्तन प्रशासन द्वारा जारी किए जाने वाले परमिटों द्वारा आच्छादित होगा। 11 माह अवधि के लिए आबंटन बिना अधिभार के होगा और 11 माह से कम अवधियों के लिए आबंटन पर 10 प्रतिशत अधिभार होगा। पिछली लाइसेंस अवधि की समाप्ति पर लाइसेंस का नवीकरण करवाया जा सकता है। लाइसेंस का प्रत्येक नवीकरण नया लाइसेंस माना जाएगा। खुले स्थानों, स्टेकिंग-याडों, शैडों अथवा अन्य प्राप्टी के प्रयोग के लिए आवेदन-पत्र प्रेषित में निर्धारित प्रपत्र में पीपीटी को देना होगा और ऐसी अनुमति के अभाव में किसी ऐसे स्थान पर कोई सामान भंडारित नहीं किया जाएगा।
- (ii). आगे की अवधि के लिए इन नियमों के अधीन परमिट के नवीकरण के लिए आवेदन-पत्र परमिट की समाप्ति के एक सप्ताह के भीतर देने होंगे। आगे की अवधि के लिए परमिट प्रदान करना पत्तन के विवेक पर होगा।
- (iii). लाइसेंस अधीन क्षेत्र के लिए पूरा किराया/लाइसेंस शुल्क अग्रिम रूप में देय होगा। नवीकरण के मामले में, लाइसेंस शुल्क पिछले लाइसेंस की समाप्ति के 7 दिनों के भीतर देय होगा। किराये का भुगतान नहीं करने अथवा लाइसेंस की शर्तों का अनुपालन नहीं करने पर लाइसेंस रद्द किया जा सकता है और पैरा 2.1 (viii) में यथा विनिर्दिष्ट दंडात्मक किराये की वसूली की जा सकती है। यदि कार्गो को नियमों के अधीन बिना ढके हुए क्षेत्रों में भंडारित किए जाते हैं तो आवंटन से भंडारण की तारीख से उस अवधि के लिए विनिर्दिष्ट किराये से दोगुना वसूल किया जाएगा जब तक अनाधिकृत अभिग्रहण खाली नहीं किया जाता है अथवा वैध परमिट के अधीन ऐसा अभिग्रहण विनियमित नहीं किया जाता है।
- (iv). खुले स्थानों, स्टेकिंग-याडों, शैडों अथवा अन्य स्थानों में भंडारित माल स्वामी व जाखिम पर रहेगा और पत्तन किसी पिलफिरेज, चोरी, नुकसान अथवा हानि के लिए उत्तरदायी नहीं होगा।
- (v). पक्षों को किराये पर दिए गए शैड के कुछ हिस्से अथवा संपूर्ण की तालाबंदी को पत्तन को तब तक माल के बेली के रूप में नहीं माना जा सकता जब तक पत्तन इसके लिए विशेष रसीद जारी नहीं करता है।
- (vi). आबंटित स्थान पत्तन की अनुमति के बिना आगे किराये पर नहीं दिया जा सकता।
- (vii). आबंटित स्थान एक माह के नोटिस की प्राप्ति पर खाली करना होगा।
- (viii). स्थान का आबंटन पत्तन के विवेक पर होगा और यह बिना कोई कारण बताए स्थान आवंटित करने से इंकार कर सकता है।
- (ix). पत्तन को अधिकार होगा कि वह पक्ष को सूचना देने के पश्चात ऐसे स्थान पर कब्जा कर ले जो अभिग्रहीत नहीं है अथवा खाली पड़ा हो। ऐसे मामले में, किराये की आनुपातिक कटौती स्वीकार्य होगी। यदि पट्टे की समाप्ति से पहले प्लॉट सौंप दिया जाता है तो प्लॉट के लिए आनुपातिक किराया अभिग्रहण की अवधि के लिए वसूल किया जाएगा।
- (x). निषेधित क्षेत्र के भीतर भी शैडों/ढके हुए भंडारण क्षेत्रों पर कार्गो के भंडारण अथवा कार्गो के प्रहस्तन से इतर के प्रयोजन के लिए यातायात विभाग का नियंत्रण होगा।
- (xi). प्लॉटों/स्टेकयाडों/ढके हुए स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क अभिग्रहण/आवंटन के प्रथम और अंतिम माह के मामलों में वास्तविक अभिग्रहण के दिनों के लिए आनुपातिक आधार पर वसूल किया जाएगा।
- (xii). शैड अथवा गैर-शैड कार्गो रूप में कार्गो के वर्गीकरण के संबंध में पत्तन का निर्णय अंतिम होगा।

2.14. दंडात्मक लाइसेंस शुल्क

यदि आवंटित कोकिंग कोयला, गैर-कोकिंग कोयला और सभी प्रकार के कोक उतराई के 90 दिनों के भीतर निकालित नहीं किए जाते हैं तो आयातकों को नीचे दिए गए ब्योरे अनुसार दंडात्मक लाइसेंस शुल्क अदा करना होगा:

क्र.सं.	अवधि	दर	लेवी की इकाई
1.	90 दिनों तक	सामान्य प्लॉट किराया	अभिग्रहीत क्षेत्र पर
2.	90 दिनों से अधिक	सामान्य प्लॉट किराये का दोगुना	अभिग्रहीत क्षेत्र पर

टिप्पणी: जहां कहीं किसी कारण अथवा अन्य से वास्तविक माप करना संभव नहीं हो तो अभिग्रहण अधीन कोकिंग कोयला और गैर-कोकिंग कोयला के लिए 4 मीट्रिक टन प्रति वर्ग मीटर की दर से और सभी प्रकार के कोक के लिए 2 मीट्रिक टन प्रति वर्ग मीटर की दर से निर्धारित किया जाएगा।

2.15. कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए किराया प्रभार:

क्र. सं.	उपस्कर का प्रकार	9 घंटों की एक पारी के लिए (रूपये)
1.	लोकोमोटिव 700-1400 एचपी	पूरे राष्ट्रीय रेलवे दरों के अनुसार

2.		मोबाइल क्रेन -	
	(i)	10 मी०ट० और 20 मी०ट० के बीच	2600
	(ii)	35 मी०ट० तक	5000
	(iii)	35 मी०ट० से अधिक	16000
		घाट क्रेन:	
3.	(i)	13.2 मी०ट०	7000
	(ii)	20.0 मी०ट०	18000
4.		3 मी०ट० तक के फोर्कलिफ्ट ट्रक	1000
5.		4 घन तक के पे-लोडर्स	8000
6.		350 एचपी से अधिक बुल्डोजर	17500
7.	(क)	8 घन तक की घाट क्रेन के लिए ग्रैब जुड़नार	600
	(ख)	8 घन से अधिक और 15 घन तक	1500

टिप्पणी:

- (1). एक पारी के दौरान लोकोमोटिव के लिए देय न्यूनतम प्रभार एक तिहाई पारी अर्थात् 2 घंटे और उसके गुणक। 8 घंटों की पूरी पारी के लिए दर ऊपर निर्दिष्ट दर के अनुपात में प्रभावी होगी।
- (2). कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के उपयोक्ता के लिए न्यूनतम प्रभार प्रति घंटा आधार पर होंगे। उपस्कर की कुल उपयोगिता अवधि, लॉगबुक में यथा विनिर्दिष्ट, उपस्कर के उपयोग के लिए प्रभारों की गणना के लिए आधार होगी।
- (3). किराया प्रभारों में पीओएल/बिजली और उपस्कर के प्रहस्तन के लिए स्टाफ की लागत शामिल है, परंतु लदाई/उतराई अथवा स्लिंगिंग/अनस्लिंगिंग के लिए श्रमिक प्रभारों की लागत शामिल नहीं है, जोकि किरायेदार की जिम्मेदारी होगी।
- (4). ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए घाट क्रेन किराये पर लेने के लिए पत्तन रियायती दर प्रदान करेगा जहां वैयक्तिक गद 3 मी०ट० अथवा कम की होगी। घाट क्रेन द्वारा ऐसे प्रहस्तन के मामले में प्रभार रू० 5000 प्रति पारी होंगे। बल्क कार्गो के मामले में यह रियायत लागू नहीं होगी।
- (5). 100 केंड्र्यू तक का डीजल जनरेटर उपलब्ध है। इसके लिए किराया प्रभार रू० 1500 प्रति माह अथवा उसका भाग है।
- (6). कार्गो प्रहस्तन उपस्कर को किराये पर लेने के लिए सामान्य शर्तें
 - (i). कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के उपयोग के लिए मांग-पत्र निर्धारित प्रारूप में और कार्गो प्रहस्तन उपस्कर की अपेक्षा करने वाले पक्ष के प्राधिकृत प्रतिनिधि द्वारा हस्ताक्षरित होना चाहिए। ऐसी मांग 24 घंटे का अग्रिम नोटिस देते हुए प्रस्तुत करना होगा वहां नहीं जहां पक्ष पहले से लगातार क्रेन/उपस्कर के साथ कार्य कर रहा हो।
 - (ii). यदि व्यापार द्वारा मांगा गया कम क्षमता का उपस्कर उपलब्ध नहीं होता है तो उन्हें विकल्प होगा कि वे अधिक क्षमता के उपस्कर का उपयोग करें, जिसके लिए उन्हें उच्चतर क्षमता वाले उपस्कर के लिए लागू प्रभार अदा करने होंगे और कोई छूट नहीं दी जाएगी।
 - (iii). उपर्युक्त कार्गो प्रहस्तन उपस्कर का आबंटन पत्तन के विवेक पर होगा और सामान्यतः इनकी आपूर्ति की जाएगी यदि मांग-पत्र प्राप्त होते हैं। पत्तन आबंटन रोक सकता है, यदि परिस्थितियां ऐसी कार्रवाई को तर्कसंगत ठहराती हैं।
 - (iv). लिफ्टों को पोतों अथवा घाट पर ऐसी स्थिति में रखा जाना चाहिए कि जब का शीर्ष उक्त लिफ्टों के ऊपर वर्टिकल स्विंग कर सके, जिससे सभी अन्य कार्गो भी निकालित किए जा सकें।
 - (v). कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों में पत्तन पे लोडर्स, हाइड्रेंट्स, मोबाइल क्रेनों, फोर्क लिफ्ट्स आदि जैसे निजी उपकरणों के उपयोग की अनुमति देता है।
 - (vi). पत्तन से/पर लिफ्टों की उतराई/लदाई पोतों के सभी अन्य प्रहस्तन यातायात विभाग के पर्यवेक्षक के अधीन निष्पादित किए जाएंगे बशर्ते सभी सुरक्षा उपायों का अनुसरण करना होगा।
 - (vii). किरायेदार किराये पर ली गई क्रेनों का इस्तेमाल केवल उसी प्रयोजन के लिए किया जाएगा जिसके लिए यह किराये पर ली गई है।
 - (viii). उपस्कर के किराये की अवधि के दौरान यदि पक्ष को किराये पर दिए गए उपस्कर को कोई नुकसान होता है अथवा पत्तन उपस्कर की संपत्ति को कोई नुकसान होता है तो पत्तन द्वारा यथा निर्धारित नुकसानों की लागत उपस्कर के किरायेदार से वसूल की जाएगी।

2.16. फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के लिए किराया प्रभार

क्र.सं.	क्राफ्ट का नाम	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशी	तटीय
		(अमेरिकी डॉलर)	(रुपये)
1.	40 टन बीपी तक टग	315	7745.22
	नौवहन प्रयोजन से		
	अन्य प्रयोजन के लिए	472.5	11617.83
2.	लॉच	26.25	645.43
	200 बीएचपी तक		
	200 बीएचपी से अधिक	78.75	1936.31
	1600 बीएचपी लॉच	206	5065.12
	गैर-वालिड बार्ज	26.25	645.43
	फंडर बार्ज	10.5	258.17

प्रदूषण नियंत्रण पोत	65.15	1601.91
अभियंता रिस्पॉन्स बॉट	31.26	1272.67
सर्वेक्षण लॉव		6800.00
सर्वेक्षण उपरकर		17250.00

टिप्पणियाँ

- (1). नगरपालिका हाराय क्रॉफ्टों में से कोई भी किराये पर लेने के लिए 2 घंटों के लिए उपलब्ध कराया जाएगा होगा।
- (2). फ्लोटिंग क्रॉफ्टों को किराये पर लेने के लिए सम्पूर्ण शर्तें
 - (i). उपरकर शर्तों के अधीन किराये पर दिया जाएगा और बोर्ड द्वारा स्वीकृत समस्त आवश्यकताओं को पूर्ण रूप से पूरा करना होगा।
 - (ii). विशिष्ट प्रवालन के लिए अर्थात् उपकरणों के प्रकार पर पतन के कारण होने वाले नुकसान का भुगतान किया जाएगा।
 - (iii). यदि व्यापार द्वारा मांगा गया कम क्षमता का क्रॉफ्ट उपलब्ध नहीं होता है तो किरायेदार को स्वीकार करना होगा कि वे उच्चतर क्षमता के क्रॉफ्ट का उपयोग करें, जिसके लिए उन्हें उच्चतर क्षमता वाले उपकरणों का भुगतान प्रसार अदा करने होंगे और कोई छूट नहीं दी जाएगी।
 - (iv). पतन न्याय द्वारा किराये पर दिए गए फ्लोटिंग क्रॉफ्टों की मैनिंग क्षमता को पतन सामाना को हानि अथवा नुकसान के लिए जिम्मेदारी नहीं होगी।
 - (v). फ्लोटिंग क्रॉफ्ट को किसी नुकसान यदि कोई हो, और/अथवा फ्लोटिंग क्रॉफ्ट को किसी व्यक्ति को आघात की जिम्मेदारी उपयोक्ता की होगी। कुल नुकसान के कारण ऐसी परिसंसाधन को नुकसान के मामले में प्रतिलाभ पूंजी लागत धराव वीमा से वसूल की गई राशि पर सीमित होगा।
 - (vi). मांग के स्वीकृति के लिए किरायेदार द्वारा 12 घंटे का नोटिस दिया जाएगा, अन्यथा नहीं करने पर निर्धारित दर के अनुसार किराया प्रसार अदा करने होंगे।

अध्याय - III

पोत संबंधी प्रभार

3.1. ईक्वू-1, ईक्वू-2 और ईक्वू-3 क्रेन बर्थों के लिए किराया प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटे या 12 घंटे अथवा उसका भाग
1.	विदेशगामी पोत	रु. प्रति घंटे 0.0040
2.	तटीय	रु. प्रति घंटे 0.098

3.2. गैर-क्रेन बर्थों के लिए बर्थ किराया

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटे या 12 घंटे अथवा उसका भाग
1.	विदेशगामी पोत	रु. प्रति घंटे 0.002375
2.	तटीय	रु. प्रति घंटे 0.058

3.3. गैर-क्रेन बर्थों के लिए बर्थ किराये में रियायत

क्र.सं.	विवरण	रियायत
1.	गिरिगाँव/लंगरगाहों पर बर्थों के लिए मा. पतन	50%
2.	बर्थ के साथ में दोगुना बर्किंग पोत	50%

टिप्पणियाँ

1. एकल टनपार (जीटी) संपूर्ण जलयान (इन्जन कक्ष और क्रू स्थान सहित परत) डेक को छोड़कर, जलयान, कंविन, डैक शैलटर्स, चार्ट और आदि अतिरिक्त) की घन क्षमता है जिसके पोत के पूंजीकरण प्रमाणपत्र में निर्धारित किया गया है और आधे टन से कम को छोड़ दिया जाएगा।
2. डेकरा कार्गो वाले पोत के लिए डेक कार्गो जोड़ी के निर्धारण के लिए पोत के लोडिंग और अनलोडिंग प्रमाणों की गणना की जाएगी।
3. दो टनपार वाले पोत के लिए, उच्चतर टनपार को कम संबंधी प्रभारों की गणना के लिए 1 टन माना जाएगा।
4. (i). बर्थ किराया पोत को उसके बर्कर होने का संकेत देने के समय 4 घंटे बाद शुरू होगा और बर्थ किराया की समाप्ति के लिए निर्धारित समय सीमा पर्यंत ज्वारभाटा परिस्थितियों की बाढ़ अथवा बाढ़ के कारण अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधा के अभाव के कारण जलयान का निर्धारण समय के अलावा होगी।
- (ii). गलत संकेत देने के लिए उद्योगिक बर्थ किराया एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर होगा।
- (iii). पोत का मारटर/एजटर्स नौवाहन के लिए तैयार होने का संकेत केवल ज्वारभाटा परिस्थितियों और ज्वारभाटीय संयंत्रों के अनुसार होगा।

5. पोत जो पत्तन जल सीमाओं के भीतर रोडस्टेड में बर्थ पर हैं, 4.375 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए ₹ 107.57) प्रति घंटा अथवा उसका भाग वसूल किया जाएगा। तथापि, बर्थ की प्रतीक्षा में रोडस्टेड पर लंगर डाले पोतों के लिए उपर्युक्त प्रभार अदा नहीं करना होगा। इसके अलावा, कोई रोडस्टेड प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा यदि पोत निम्नलिखित के लिए प्रतीक्षा करता है:
 - (i). कार्गो के लिए
 - (ii). यदि पोतवर्षिकों/एजेंटों को जानकारी नहीं हो
 - (iii). यदि पोत किसी कारण से पत्तन निकासी के पश्चात् सड़कों पर प्रतीक्षा करता है।
6. कार्गो की लदाई अथवा उतराई प्रचालनों की प्रक्रिया के दौरान लैश बाजों के लिए बर्थ किराया प्रभार 0.875 अमेरिकी डॉलर प्रति बाज प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा। पत्तन जल सीमाओं के भीतर पड़े लैश बाजों के लिए, प्रभार 0.21875 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा/बाज की दर से वसूल किए जाएंगे। अवधि की गिनती उसी प्रकार की जाएगी जैसे कि पोतों के बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के लिए ब्योरा दिया गया है।
7. 50 फीट एलओए और कम के अभियांत्रिक ट्रॉलरों के लिए ₹ 472.50 प्रति माह अथवा भाग प्रभार्य होगा। केटेमर्नस फिशिंग नावों के लिए संयुक्त प्रभार ₹ 5.25 प्रतिदिन अथवा ₹ 105 प्रति माह होगा।
8. उतराई अथवा लदाई के पूरा होने के पश्चात्, यदि पोत कार्य बदला जाता है, उस दिन के लिए पृथक् बर्थ किराया वसूल किया जाएगा।
9. ट्रंक-कॉलें, उपकरणों को नुकसान के लिए प्रभार वास्तविक अनुसार अतिरिक्त देय होगा।
10. उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार्य नहीं होगा जब पोत पत्तन उपस्कर की खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा पत्तन पर आरोप्य किन्हीं कारणों से बर्थों पर निष्क्रिय रहते हैं।
11. प्राथमिकता और ऑस्टिंग प्राथमिकता प्रभार:
 - (i). प्राथमिकता बर्थिंग: किसी पोत को 'प्राथमिकता' बर्थिंग प्रदान करने के लिए, पारादीप पत्तन न्यास एक दिन के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ पर वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों का 75 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा। उदाहरणार्थ, यदि बर्थ किराया प्रभार ₹ 10,000 प्रति दिन हैं तो न्यूनतम शुल्क ₹ 10,000/- अथवा बर्थ पर वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों का 75 प्रतिशत अर्थात् ₹ 7,500 प्रति दिन, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा।
 - (ii). ऑस्टिंग प्राथमिकता: किसी पोत को 'प्राथमिकता' बर्थिंग प्रदान करने के लिए, पारादीप पत्तन न्यास एक दिन के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ पर वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों का 100 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा। उदाहरणार्थ, यदि बर्थ किराया प्रभार ₹ 10,000 प्रति दिन हैं तो न्यूनतम शुल्क ₹ 10,000/- अथवा बर्थ पर वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों का 100 प्रतिशत अर्थात् ₹ 10,000 प्रति दिन, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा।
 - (iii). ऊपर यथा विनिर्दिष्ट 'प्राथमिकता' / 'ऑस्टिंग प्राथमिकता' प्रदान करने के लिए शुल्क सभी पोतों से इस तथ्य के होते हुए वसूल किया जाएगा कि 'प्राथमिकता' / 'ऑस्टिंग प्राथमिकता' केन्द्रीय सरकार द्वारा अथवा पत्तन न्यास द्वारा उनके अपने विनियमन के अधीन प्रदान किया जाता है, निम्नलिखित वर्गों के अलावा:
 - (क). रक्षा मंत्रालय के कार्गो वाले पोत।
 - (ख). सौहार्द भ्रमण पर आने वाले रक्षा पोत।
 - (ग). महासागर विकास विभाग द्वारा अंटार्कटिका खोजयात्रा के प्रयोजन के लिए किराये पर लिए गए पोत।
 - (घ). कोई अन्य पोत जिनके लिए जहाजरानी मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई है।

3.4. पत्तन देयताएँ

1.	विदेशगामी पोत (प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश)	अमेरिकी डॉलर 0.242
2.	तटीय (प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश पोत)	रुपये 5.950

पत्तन देयताओं में रियायत निम्नलिखित पोतों पर विस्तारित होगी:

क्र.सं.	विवरण	रियायत
1.	बिना यात्रियों के ब्लार्स्ट में पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत	25%
2.	बिना कार्गो अथवा यात्रियों के पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत	50%
3.	पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत और अपने स्वयं के उपभोग के लिए जल, बंकर, कोयला अथवा द्रव ईंधन के प्रावधानों के लिए आधी दरों पर पत्तन देयताएं वसूल की जाएंगी।	50%
4.	(1). कोई आनंद नौका (2). कोई पोत, जिसे पत्तन छोड़ना पड़ता है, मौसम के दबाव के कारण अथवा किसी नुकसान के परिणामस्वरूप पुनः प्रवेश के लिए बाधित होना पड़ता है। (3). केन्द्रीय सरकार अथवा राज्य सरकार से संबंधित अथवा सेवा में कोई पोत (4). कोई पोत जिसकी चक्रवात के खतरे के कारण पत्तन सीमाएं हों और पुनः प्रवेश (5). सफेद पताका और नीली पताका वाले युद्धक पोत अथवा भारत गणतंत्र की सेवा में पोत	100%

(6). ब्लास्ट में अथवा कागो/यात्री के साथ प्रवेश करना वाला परंतु यात्री कागो की बिना उतारे अथवा लिए 48 घंटों में पत्तन छोड़ने वाला पोत	
(7). क्रू को उतारने अथवा लेने और 48 घंटों के भीतर पत्तन छोड़ने वाला परंतु पारादीप मौसम के कारण रोका गया क्रू सदस्य माना जाएगा।	

टिप्पणियां:

- (1). पोत की पत्तन देयताएं उस पोत के जीआरटी के अनुसार प्रासंगिक पोत समूह के सामने : गई दर पर उसके कुल जीआरटी पर निर्धारित किया जाएगा।
- (2). बिना लंगर डाले और समुद्रयात्रा किए पत्तन पर यात्री को उतारने वाले पोत को पत्तन देयता अदा करनी होगी।
- (3). भारतीय पत्तन (जैसे कलकत्ता) से विदेशी पत्तन और विदेशी पत्तन के लिए कागो लेने वाले दूसरे भारतीय पत्तन (जैसे पारादीप) पर आने वाला पोत, पत्तन देयताओं के प्रयोजन से पारादीप पर विदेशी पोता माना जाएगा।
- (4). खाली लैंश बार्ज लेने के लिए "दूसरी बार" आने वाला लैंश पोत पत्तन में प्रवेश करने पर माना जाएगा परंतु महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 50ख में दिए गए अनुसार किसी कागो की उतराई अथवा उतारने अथवा यात्री को नहीं लेता है तो कोई पत्तन देयताएं वसूली नहीं की जाएगी।
- (5). पृथक्कृत ब्लास्ट वाले तेल टैंकर के लिए, इसके अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के कॉलम में निर्दिष्ट कम किया गया सकल टनभार को इसके सकल टनों के रूप में लिया जाएगा।

3.5. पाइलटेज और नौकर्षण:

क्र.सं.	स्लैब	दर प्रति जीआरटी	
		विदेशी अमेरिकी डॉलर	तटीय रुपये
1.	30,000 जीआरटी तक	0.509	12.52
2.	30,001 से 60,000 जीटी	0.407	10.01
3.	60,000 जीटी से अधिक	0.356	8.76

टिप्पणियां:

- (1). उपर्युक्त दरें पर्याप्त क्षमता की टगों/लॉचों की अपेक्षित संख्या के साथ एक अंतर्गामी और एक बहिर्गामी संचलन और पत्तन सुविधा के लिए पोतों के स्थानांतरणों के लिए है।
- (2). पोत के कोल्ड संचलन के लिए, पाइलटेज और नौकर्षण प्रभार उपर्युक्त अनुसूची में निर्दिष्ट दरों से 25 प्रतिशत अतिरिक्त वसूल किए जाएंगे।
- (3). जब किसी पोत को उसकी स्वयं की सुविधा के लिए स्थानांतरित अथवा हटाया जाता है, अथवा दूसरे पोत की सुविधा के लिए, पोत जिसके लिए स्थानांतरण किया गया है, उपर्युक्त अनुसूची के 50 प्रतिशत पर पाइलटेज और नौकर्षण शुल्क अदा करना होगा।
- (4). पाइलट का रद्दकरण/विराम शुल्क:
 - (i). यदि कोई पोत डीटीआर मीटिंग में निर्धारित समयानुसार/पोत को भेजे गए नौचलन संकेत के अनुसार नौचलन के लिए तैयार नहीं है तो उसे पाइलट के रद्दकरण के लिए अनुसूचित समय से कम से कम 2 घंटे पहले वीएचएफ पर पोत सिग्नल स्टेशन को सूचित करना होगा। यदि कोई पोत अनुसूचित समय से कम से कम 2 घंटे पहले पाइलट बुकिंग रद्द नहीं करवाता है तो उसे रद्दकरण प्रभार के रूप में 105 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए ₹0 2582) अदा करने होंगे।
 - (ii). यदि पोत पाइलट के पहुंचने के 30 मिनटों के भीतर संचलन नहीं करता है तो पाइलटेज के प्रयोजन से, उसे 30 मिनट से ऊपर इसके संचलन होने तक के लिए 105 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए ₹0 2582) प्रति घंटा अथवा उसका भाग अतिरिक्त प्रभार अदा करना होगा।
 - (iii). यदि पोत संचलन पाइलट के पहुंचने के पश्चात किया जाता है तो 210 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए ₹0 5164) का रद्दकरण प्रभार अदा करना होगा।
 - (iv). यदि एक बहिर्गामी बंध पोत खराब मौसम के कारण पाइलट को पत्तन सीमाओं के बाहर रखता है तो पाइलट के पत्तन पर ड्यूटी के लिए वापस रिपोर्ट करने तक पोत के मास्टर द्वारा 315 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए ₹0 7746) प्रतिदिन अथवा भाग की दर से क्षतिपूर्ति करनी होगी। इसके अलावा, जलयान पर पाइलट के रहने और खाने का व्यय और उसे पत्तन पर वापस भेजने की लागत भी पोत के स्वामी द्वारा देय होगी।
 - (v). यदि किसी पाइलट को पोत की बोर्डिंग से पहले आधे घंटे से अधिक समय के लिए पाइलट को पाइलट लॉच में रोककर रखा जाता है तो पाइलट के पोत पर पहुंचने तक 105 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए ₹0 2582) की दर से अतिरिक्त प्रभार वसूल किया जाएगा।
- (5). लैंश बार्जों को ले जाने के लिए, 157.5 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा प्रति टग की दर से टग किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (6). उनकी सुविधा के लिए पोत के वार्षिक हेतु 525 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए ₹0 12910) वसूल किया जाएगा, यदि वार्षिक दूसरे पोत की सुविधा के लिए अपेक्षित हो, प्रभार उस पोत द्वारा देय होगा जिसकी सुविधा के लिए वार्षिक किया जाता है। यदि वार्षिक पत्तन सुविधा के लिए की जाती है तो प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।

- (7). यदि किसी बर्थ से योकोहामा फेंडर के निधोरण/हटाने के लिए अनुरोध किया जाता है, 315 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रू0 7746) प्रभार तत्संबंधी पोतों अथवा आयातकों/निर्यातकों अर्थात् जो अनुरोध करता है, से वसूल किया जाएगा। यह प्रभार दोगुना बैंकिंग प्रचालनों के लिए योकोहामा फेंडर उपलब्ध करवाने के लिए लागू होगा।
- (8). उस पोत से 420 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रू0 10,328) प्रभार वसूल किया जाएगा जिसका संचलन रविवार/अवकाश दिवस के लिए सुनियोजित था परंतु पोत के नहीं पहुंचने/देरी से पहुंचने, कार्यों/कार्य के पूरा नहीं होने आदि जैसे पोत पर आरोप्य विभिन्न कारणों से संचलन नहीं कर पाया था।
- (9). जब पोत स्थानांतरण पत्तन की सुविधा के लिए किया जाता है तो स्थानांतरण प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे। पत्तन सुविधा के लिए पोतों का स्थानांतरण निम्नलिखित अर्थ में परिभाषित किया गया है:
- यदि एक कार्यगत कार्गो पोत को दूसरे बर्थ पर स्थानांतरित करना अपेक्षित हो ताकि उसी बर्थ में अथवा एलओए, बीम, ड्राफ्ट, आदि की सीमा के मद्देनजर गोदी में किसी अन्य बर्थ में दूसरे पोत की बर्थिंग अथवा नौचालन किया जा सके, ऐसे स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माने जाएंगे।
 - आयात के भंडारण स्थान की अनुपलब्धता अथवा ढके हुए स्थान की अपेक्षा वाले निर्यात कार्गो के कारण से यदि एक कार्यगत कार्गो पोत को एक बर्थ से दूसरे बर्थ में स्थानांतरित किया जाता है तो ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।
 - जब कभी कंटेनर लदाई/उतराई की सुविधा के लिए किसी पोत को कार्गो बर्थ से गैन्ट्री बर्थ पर स्थानांतरित किए जाने की आवश्यकता हो तो ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा बशर्तें पोत के एजेंटों को इसके लिए अपने बर्थिंग आवेदन में इसके लिए विशिष्ट अनुरोध करना होगा।
 - जब कभी किसी पोत को स्ट्रीम के रास्ते से एक बर्थ से दूसरे बर्थ में स्थानांतरित किए जाने की आवश्यकता हो ताकि दूसरे पोत अथवा उसी पोत को एलओए, बीमा, ड्राफ्ट, आदि की सीमा के मद्देनजर व्यवस्थित किया जा सके, ऐसे स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए माने जाएंगे।
 - जब कभी किसी पोत को दूसरे आस्टिंग प्राथमिकता बर्थ को व्यवस्थित करने के लिए स्थानांतरित किया जाता है तो ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए माना जाएगा।
 - जब कभी पोतों को उच्चतर ड्राफ्ट के पोत को व्यवस्थित करने के लिए डीप ड्राफ्ट लंगरगाह से कम ड्राफ्ट लंगरगाह पर स्थानांतरित किए जाने की आवश्यकता हो, ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए माना जाएगा।
 - जब कभी पोतों को बर्थों/मूरिंग/जेट्टी पर कार्यगत कार्गो को हाइड्रोग्राफिक सर्वेक्षण, निर्वहन, बर्षों की मरम्मतों अथवा अनुरक्षण और इसी प्रकार के अन्य कार्यों के लिए स्थानांतरित किए जाने की आवश्यकता हो, ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए माना जाएगा।
 - यदि कोई पोत पत्तन उपकरण की गलत-कार्य, बर्थ को साफ करने आदि के कारण से स्थानांतरित किया जाता है तो यह पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।

3.6. सिंगल बॉय मरिंग (एसबीएम) के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी	
		विदेशी अमेरिकी डॉलर	तटीय रुपये
क	बर्थ किराया: (प्रति घंटा)	0.00060	0.20
ख	पाइलटेंज (प्रति प्रवेश बशर्तें न्यूनतम 5775 अमेरिकी डॉलर/रू0 2.5 लाख)	0.260	8.00
ग	टग किराया प्रभार:		
	(8 घंटों के लिए) (4 घंटों के लिए)	6000 3000	195000 98000
घ	पत्तन देयताएं प्रति प्रवेश	0.242	7.85
ड.	पाइलट उपस्थिति प्रति घंटा	40	1350

अध्याय—IV
विविध प्रभार

4.1. शिपिंग को जल आपूर्ति के लिए प्रभार

मद	दर प्रति मी0ट0 अथवा उसका भाग	
	विदेशी	तटीय
1. बर्थ पर प्रत्यक्ष जल आपूर्ति	4 अमेरिकी डॉलर परंतु न्यूनतम 60 अमेरिकी डॉलर	रू0 98.35 परंतु न्यूनतम रू0 1475.00
2. बाजों द्वारा जल आपूर्ति:		
(i) मूरिंग घाट/जेट्टी पर	8 अमेरिकी डॉलर परंतु न्यूनतम 320 अमेरिकी डॉलर	रू0 196.70 परंतु न्यूनतम रू0 7868.00
(ii) लंगरगाह (सड़कों) पर	18.90 अमेरिकी डॉलर परंतु न्यूनतम 1575 अमेरिकी डॉलर	रू0 464.71 परंतु न्यूनतम रू0 38726.00

टिप्पणियाँ:

- (1) जल बाज का आदेश दिया जाता है परंतु बाज पहुंचने से पहले रद्द किया जाता है। 21 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए ₹0 516.05) का रद्दकरण शुल्क वसूल किया जाएगा। बाज के पहुंचने के पश्चात्, रद्दकरण शुल्क 315 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए ₹0 7746) वसूल किया जाएगा।
- (2) एक बार में एक मौंग पर वैयक्तिक पोतों को आपूर्ति जल की संपूर्ण मात्रा न्यूनतम प्रभारों की वसूली, यदि कोई हो, के प्रयोजन से एक आपूर्ति मानी जाएगी। आपूर्ति में पतन न्यास के विफल रहने पर अथवा खराबी आदि के कारण से निलंबित आपूर्ति की स्थिति में, प्रभारों की वसूली के लिए वास्तविक आपूर्तित क्षमता को लिया जाएगा।

4.2. धर्मकाँटा/भार मानकों के उपयोग के लिए भारतोलन प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर
1.	लोह-अयस्क/क्रोम अयस्क/अन्य अयस्कों के लिए धर्मकाँटा प्रभार	₹0 2.00 प्रति टन परंतु न्यूनतम ₹0 20 प्रति परेषण
2.	अन्य घटकों के लिए धर्म काँटा प्रभार	₹0 3.00 प्रति टन परंतु न्यूनतम ₹0 30 प्रति परेषण
3.	भांडागार/अंतरण शीड में भारतोलन के लिए प्रभार	₹0 2.00 प्रति टन परंतु न्यूनतम ₹0 10 प्रति परेषण

टिप्पणी: संबद्ध पक्ष परिचर श्रमिक की आपूर्ति करेगा।

4.3. निषेधित क्षेत्र के भीतर निजी धर्मकाँटे पर तोले गए कार्गो के लिए भारतोलन प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर
1.	संस्थापकों के अपने कार्गो का भारतोलन	₹0 0.30 प्रति मी0ट0
2.	अन्य उपयोक्ताओं के कार्गो का भारतोलन	₹0 1.00 प्रति मी0ट0

टिप्पणियाँ:

- (1) परेषण अर्थात् पोत के संबंध में नौभरण/प्रेषण लिए भारतोलित की जाने वाली कुल मात्रा।
- (2) अपूर्ण टन को अगले उच्चतर टनभार में पूर्णांकित किया जाएगा।

4.4. दस्तावेजों की प्रमाणित प्रतिलिपियों/प्रमाणित लेखा बही आंकड़ों की आपूर्ति के लिए शुल्क

₹0 20 प्रति पृष्ठ यूनिवर्सल आकार।

4.5. मरीन प्रचालनों के लिए कुशल कार्मिक की आपूर्ति:

किसी भी प्रकार के मूरिंग और अमूरिंग अथवा किसी मरीन प्रचालन के लिए कुशल व्यक्ति की आपूर्ति हेतु 2 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोत के लिए ₹0 49.18) प्रति व्यक्ति प्रति घंटा अथवा उसका भाग, परंतु न्यूनतम 2 घंटे, शुल्क वसूल किया जाएगा।

4.6. कबाड़ प्रभार:

कबाड़ प्रभार कबाड़ हुए सामानों के मूल्य पर 20 प्रतिशत यथामूल्य की दर से वसूल किया जाएगा। यदि सामान जल द्वारा खराब हो जाता है तो ग्राहकों द्वारा यथा स्वीकार्य सामानों के मूल मूल्य पर उपर्युक्त प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

4.7. हैलिकॉप्टरों के लिए लैंडिंग प्रभार

₹0 4,000 प्रति एक लैंडिंग और उड़ान। राज्य सरकार, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों और निजी उपयोक्ताओं से संबंधित हैलिकॉप्टरों के लैंडिंग के लिए हैलीपैड के उपयोग के मामले में यह दर प्रभावी है। तथापि, पतन के अतिथि रूप में घोषित यात्रियों के लिए हुए हैलिकॉप्टरों को ऐसे प्रभारों से छूट दी जा सकती है।

4.8. नौभरिकों को ऑन बोर्ड श्रमिकों की आपूर्ति के लिए प्रभार

सभी प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए नौभरिकों को आपूर्ति श्रमिकों पर मजदूरी का 10% प्रतिशत।

अध्याय—V

रेलवे प्रभार

5.1. दुलाई प्रभार

पूर्व तट रेलवे सं. सीसीएम/बीबीएस/एचसी/284/1 दिनांक 16-06-06 के अनुसार दुलाई प्रभार 01-07-06 से निम्नलिखित हैं:

8 पहिये वाले वैगनों के लिए — ₹0 1055.00
चार पहिया वैगनों के लिए — 8 पहिया वैगनों के दुलाई प्रभारों का 0.40 गुणा

जाएगी:

सभी अंतर्गामी और बहिर्गामी यातायात के लिए पत्तन न्यास रेलवे दुलाई प्रभारों की वसूली के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया अपनाई

(क). सभी यातायात के लिए, वहन किए गए घटक के लिए वैगन के प्रभार्य भार रेलवे नियमों के अनुसार होंगे।

(ख). बैगों वाले परेषण के लिए, वहन किए घटक अथवा संचलित टनभार, जो भी अधिक हो, के लिए वैगन का प्रभार्य भार लिया जाएगा।

दुलाई प्रभार के लिए बिल तैयार करते समय, ₹0 0.50 से कम रूपए का अंश छोड़ दिया जाएगा और ₹0 0.50 से अधिक एक रूपया परिगणित किया जाएगा।

ऊपर विनिर्दिष्ट प्रभार्य दुलाई रेलवे भाड़ा, जोकि भुगतान अंतर्गामी और भुगतान-पूर्व बहिर्गामी परेषणों के मामले में रेलवे के यातायात के अनुसार वसूल किया जाएगा, से अतिरिक्त होगा।

दुलाई प्रभार सभी विनिहित और आपूर्ति वैगनों के लिए प्रभार्य होगा, भले ही इस्तेमाल किया गया हो अथवा नहीं, जब तक वैगन संचलन से बचने के लिए रेलवे नियमों के अनुसार अग्रिम में रद्दकरण नोटिस प्राप्त नहीं होता है।

सभी अंतर्गामी रेल-बद्ध यातायात पर दुलाई प्रभार पत्तन साइडिंग में उसके पहुँचने के एक सप्ताह के भीतर, उसी अवधि में आरआर सौंपते हुए, भुगतान करने होंगे। कार्गो के नौभरण से पहले, व्यापार को उप यातायात प्रबंधक (रेलवे) से क्लियरेंस प्राप्त करना होगा।

रेल द्वारा प्रेषित किए जाने वाले सभी आयातित कार्गो के लिए, व्यापार को एफए एंड सीएओ पारादीप पत्तन न्यास वाले जलयान से उतारी गई मात्रा पर दुलाई प्रभार जमा करना होगा, जिसके पश्चात वैगनों के लिए माँगपत्र स्वीकार किया जाएगा और रेल द्वारा संचलन स्वीकार्य होगा। प्रत्येक रैक के लिए, अंश समायोजन करते हुए दुलाई बिल तैयार किए जाएंगे और हस्तांतरित किए जाएंगे। अंतिम समायोजन कार्गो के संपूर्ण परेषण के पूरा होने पर किया जाएगा।

5.2. वैगनों पर निःशुल्क समय:

माल शैडों और साइडों पर वैगनों की लदाई/उतराई के लिए निःशुल्क समय

वैगनों का प्रकार	अनुमत निःशुल्क समय (घंटों और मिनटों में)			
	अभियांत्रिक		मैन्युअल	
	लदाई	उतराई	लदाई	उतराई
खुले वैगन जैसे बीओएक्सएन, बीओएक्स, बीओआई, बीओएसटी, बीओएक्सएनएचए, बीओएक्सएनएचएस, एनबीओवाई आदि	5.00	7.00	9.00	9.00
होपर वैगन जैसे बीओबीएस, एनबीओबीएस, बीओबीआर, एनबीओबीआर, बीओबीवाई, एनबीओबीवाई, आदि	5.00	2.30	लागू नहीं	लागू नहीं
फ्लैट वैगन जैसे बीएफआर, बीआरएच, बीआरएन, बीएफके, बीएफकेआई, बीएफएनएस, कॉनकोर्ड रैक आदि	6.00	लागू नहीं	8.00	8.00
ढके हुए वैगन जैसे बीसीएन, बीसीएनए, बीसीएनएचएस, बीसीएनएचएस, बीसीएक्स, बीसीएक्सएन आदि	लागू नहीं	लागू नहीं	5.00 1-15 वैगन	5.00 1-15 वैगन
			7.00 6-26 वैगन	7.00 6-26 वैगन
			9.00 26 वैगन और अधिक	9.00 26 वैगन और अधिक
			लागू नहीं	लागू नहीं
टंक वैगन (सफेद तेल)	6.00	6.00 29 वैगनों तक 8.00 30 वैगन और अधिक	लागू नहीं	लागू नहीं
टंक वैगन (काला तेल)	7.00	7.00 29 वैगनों तक 9.00		

		30 वैगन और अधिक		
मिलिट्री वैगन -- केएम	लागू नहीं	लागू नहीं	4.00	4.00
मिलिट्री वैगन केएम वैगनों से इतर जैसे डीवीकेएम आदि	लागू नहीं	लागू नहीं	5.00	5.00
			20 वैगनों तक	20 वैगनों तक
			7.00	7.00
			21 वैगन और अधिक	21 वैगन और अधिक
घटकों का प्रकार				
कंटेनर	3.00	3.00	लागू नहीं	लागू नहीं
क्रेन द्वारा प्रहस्तित परेषण	7.00	8.00	लागू नहीं	लागू नहीं
पशुधन	लागू नहीं	लागू नहीं	4.00	4.00

(पूर्व तट रेलवे परिपत्र सं. 184(जी)/05 दिनांक 27-12-2005)

5.2.1. वैगनों पर विलंबशुल्क:

1. अन्य रेल उपयोक्ताओं के मामले में, लदाई अथवा उतराई के लिए अनुमत निःशुल्क समय से अधिक वैगन को रोकने के लिए, ₹ 75/- प्रति 8 पहियों वाला वैगन प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर से विलंबशुल्क प्रभार वसूल किए जाएंगे।
2. ऊपर निर्धारित विलंबशुल्क प्रभारों की दरें, सभी प्रकार के 8 पहियों वाले माल वैगनों और कोचिंग वाहनों (यात्री वाहनों से इतर) पर, उनकी वहन क्षमताओं पर बिना ध्यान दिए, एकसमान रूप से लागू होंगी।
3. 4 पहियों वाली वैगनों/वाहनों के मामले में विलंबशुल्क प्रभार की दरें 8-पहिये वाले वैगनों/वाहनों के लिए निर्धारित दरों से आधी होगी।
4. सामानों को हटाने के लिए अनुमत निःशुल्क समय

क्र.सं.	परिस्थिति	स्वीकार्य निःशुल्क समय
(i)	उतराई के दिन को उतराई के पश्चात सुपुर्दगी के लिए उपलब्ध सामान	12 घंटे
(ii)	उतराई के पश्चात सामान, अगले दिन को सुपुर्दगी के लिए उपलब्ध	12 कार्य दिवस अथवा उतराई के दिन से अगले दिन को सामान शैड के बंद होने के समय तक

5. घाटशुल्क प्रभारों की दरें:

रेलवे परिसर से सामानों को हटाने के लिए अनुमत निःशुल्क समय के पूरा होने के पश्चात घाटशुल्क प्रभारों की दरें प्रति विबंटल अथवा विबंटल का भाग प्रति दिन अथवा उसका भाग, ढके हुए अथवा खुले स्थान पर बिना ध्यान दिए, निर्मावत होगी:

दिनों की संख्या	घाटशुल्क प्रभारों की दरें
पहले दिन	शून्य
2रे दिन	₹ 2.00
3रे दिन	₹ 3.00
4थे दिन	₹ 4.00
5वें दिन	₹ 5.00
6वें दिन	₹ 6.00
7वें दिन से आगे	₹ 7.00

उपरोक्त तालिका में उल्लिखित पहला दिन इस प्रकार परिभाषित किया गया है - वह दिन जिस पर सामान सुपुर्दगी के लिए उपलब्ध हो अर्थात् उपर्युक्त 4.1 (i) के संदर्भ में उतराई का दिन और उपर्युक्त 4.1 (ii) के संदर्भ में उतराई का अगला दिन। बाद के दिन अर्थात् दूसरा दिन, तीसरा दिन आदि पहले दिन के संदर्भ में परिगणित किया जाएगा।

6. रेलवे परिसर में सामानों की अग्रिम स्टेकिंग के लिए अनुमत निःशुल्क समय

मंडल रेलवे ऐसे सामान शैडों पर यातायात पैटर्न की समीक्षा करने के पश्चात समय से 10 दिन पहले की अवधि तक घाटशुल्क प्रभारों का भुगतान किए बिना चुनिंदा सामान शैडों पर रेलवे परिसर में सामानों को चट्टा लगाने की अनुमति देगा परंतु इससे अन्य यातायात बाधित नहीं होना चाहिए।

7. स्टेकिंग प्रभारों की दरें:

स्टेकिंग प्रभार घाटशुल्क प्रभारों के लिए यथा निर्धारित समान दरों पर 10 दिन की अनुमति अग्रिम स्टेकिंग अवधि के बाद प्रभार्य होगा।

8. स्टेकिंग प्रभारों के मामले में पहला दिन उस दिन के रूप में परिभाषित किया गया है जिस दिन अनुमत अग्रिम स्टेकिंग अवधि पूरी होती है। वर्तमान नियमों के लिए, तदनुसार, स्टेकिंग का 10वां दिन पहला दिन है। अनुवर्ती दिन अर्थात् दूसरा दिन, तीसरा दिन यथा परिभाषित पहले दिन के संदर्भ में परिगणित किया जाएगा।
ऊपर निर्धारित स्टेकिंग प्रभारों की दरें सभी घटकों पर एकसमान रूप में लागू होंगी।

9. ये निर्देश 01-01-2006 से प्रभावी होंगे।
10. लदाई/उतराई के लिए रखा गया बॉक्स वैगनों का संपूर्ण समूह विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली के प्रयोजन से एक इकाई माना जाएगा, उदाहरणार्थ दो अथवा अधिक के समूह में से कोई एक वैगन भी निर्धारित निःशुल्क समय के बाद लदाई/उतराई के लिए रोका जाता है तो विलंबशुल्क समूह में सभी बॉक्स वैगनों पर वसूल किया जाएगा।
11. विलंबशुल्क लदे हुए वैगन अथवा सामान्यतः लदे गए वैगनों के रैक जिसे परेषिती को उतारना होता है, उस समय से 5 कार्य घंटों के पश्चात वसूल किया जाएगा जब वैगन अथवा लदे हुए वैगनों का रैक उतराई के लिए एक स्थान रखा जाता है जब तक ऐसा वैगन अथवा वैगनों का रैक एक हटाव की सलाह द्वारा बोर्ड को हस्तांतरित नहीं किया जाता है। तथापि, छोड़े गए रैक की लदाई और निःशुल्क अवधि के भीतर हटाव के लिए तैयार रखने के मामले में, विलंबशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा और निःशुल्क अवधि के पश्चात उतारे गए माल और हटाव के लिए तैयार रखे जाने के मामले में, विलंबशुल्क रैक के स्थापन के समय से निःशुल्क अवधि के पश्चात वैगनों को हटाने के समय तक निम्नलिखित शर्तों पर वसूल किया जाएगा:
- (i). संपूर्ण रैक के हटाव की संख्या
 - (ii). छह वैगन से कम प्रथम हटाव में शामिल नहीं होंगे; और,
 - (iii). पीपीटी की राय में वैगनों को अन्य वैगनों को बिना छोड़े किए और बिना कोई शंटिंग प्रचालन किए सीधे हटाया जाएगा।
12. लदाई के लिए एक स्थान की सलाह द्वारा वैगन अथवा वैगनों के रैक के समय से कार्य घंटों की समाप्ति के पश्चात परेषक को कहे गए किसी खाली वैगन अथवा खाली वैगनों के रैक पर विलंबशुल्क तब तक वसूल नहीं किया जाएगा जब तक ऐसे वैगनों और वैगनों के रैक पर विलंबशुल्क तब तक वसूल किया जाएगा जब तक ऐसे वैगनों और वैगनों के रैक को एक हटाव की सलाह से बोर्ड को हस्तांतरित नहीं किया जाता है। तथापि, लदे गए रैक में से खाली और निःशुल्क अवधि के लिए अनुमति देने के पश्चात वैगनों के हटाव के समय तक रैक के स्थापन के समय से निम्नलिखित शर्तों पर वसूल किया जाएगा:
- (i). संपूर्ण रैक के हटाव की संख्या
 - (ii). छह वैगन से कम प्रथम हटाव में शामिल नहीं होंगे; और,
 - (iii). पीपीटी की राय में वैगनों को अन्य वैगनों को बिना छोड़े किए और बिना कोई शंटिंग प्रचालन किए सीधे हटाया जाएगा।
13. खाली वैगन, जिसके लिए एक परेषक को कहा गया हो, परंतु रेलवे से वैगन प्राप्त होने के समय से नहीं लादा गया हो, पर विलंबशुल्क तब तक वसूल किया जाएगा जब तक यह रेलवे को वापस नहीं कर दिया जाता है अथवा दूसरे परेषक को आपूर्ति नहीं की जाती है। इसके अलावा, वैगन पंजीकरण शुल्क दंडित किया जाएगा।
14. उस समय से जब इन नियमों के अधीन विलंबशुल्क प्रोद्भूत होना शुरू होता है, यह अकार्य घंटों, रात्रि समय, रविवारों और अवकाश दिवसों सहित प्रत्येक घंटे अथवा उसके भाग के लिए वसूल किया जाएगा।

टिप्पणियां:

- (1). सभी मामलों में, घाटशुल्क वाले सामानों को ढके हुए अथवा खुले स्थान, जो भी उपलब्ध हो, में भंडारित किया जाएगा।
- (2). यदि इस आधार पर कि सामानों को नुकस्त्रन पहुंचा है अथवा परेषण का केवल एक हिस्सा पहुंचा है, परेषिती ऐसे सामान अथवा ऐसे परेषण जोकि उपलब्ध हैं और सामान रेलवे परिसर में पड़ा हो, के किसी हिस्से की सुपुर्दगी नहीं लेता है तो वे सामान्य घाटशुल्क के अधीन होंगे।
- (3). पारादीप पत्तन न्यास रेलवे का मालभाड़ा की तरह विलंबशुल्क और घाटशुल्क के लिए वही पुनर्ग्रहणाधिकार रहेगा।

5.3. साइडिंग प्रभार:

- | | | | |
|-------|-------------------------|---|--------------------|
| (i). | मांडागार क्षेत्र के लिए | — | ₹ 4.25 प्रति मी०ट० |
| (ii). | अन्य साइडों के लिए | — | ₹ 4.00 प्रति मी०ट० |

साइडिंग प्रभार में अधिकतम दो भागों के रैकों के स्थानांतरण के लिए अतिरिक्त शंटिंग प्रभार शामिल होंगे। ₹ 2,000 की राशि प्रत्येक अतिरिक्त स्थापन के लिए वसूल की जाएगी।

5.4. टर्निंग प्रभार

01-04-2007 से ₹ 13.50 प्रति मी०ट० अथवा उसके पश्चात रेलवे बोर्ड द्वारा अधिसूचित दरें।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai, the 17th October, 2007

No. TAMP/60/2005-PPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Paradip Port Trust for general revision of its Scale of Rates (SOR) as in the Order appended hereto.

Case No. TAMP/60/2005-PPT

The Paradip Port Trust

... Applicant

ORDER

(Passed on this 12th day of October, 2007)

The Scale of Rates of Paradip Port Trust was last reviewed in April 2000. Subsequently, tariff for handling coal through Mechanical Handling Plant was fixed in December 2001, container handling charges were approved in September 2003 and wharfage for manual shipment of iron ore was approved in June 2005. The PPT filed a comprehensive revision proposal in September 2005 which was returned to the port with an advice to file a proposal complete in all respects by end of October 2005. PPT filed a fresh proposal on 28 October 2005, the salient features of which are summarized below:-

- (a). All cargo related charges are either to be revised or rationalized. Details of major items where tariff is proposed to be revised are –
 - (i). 10% reduction in Ch.ore/Ch.con/Min.ore
 - (ii). 32% reduction in Ch.chrome/Fer.all/Fer.ch.
 - (iii). 42% reduction in Fin. Ferit/Ammonium Nitrate
 - (iv). 33% reduction in POL through SBM
 - (v). 11.76% reduction in iron and steel
 - (vi). 11% increase in crude/POL
 - (vii). 1.45% increase in iron ore manual
 - (viii). 16% increase in iron ore through IOHP
 - (ix). 10.67 increase in coke/coal (import/export)
 - (x). 3.85% increase in others (import/export)
- (b). Cargo related charges for fertilizer raw material handled in the captive berth of Paradip Phosphate Limited to be revised.
- (c). License fees for open stackyard to be revised.
- (d). Rentals for covered space/sheds are to be revised.
- (e). New tariff items proposed to be introduced are:
 - (i). A proposal to permit users to install and operate mobile harbour cranes inside the port area.
 - (ii). Tariff to govern the activity of barge loading and unloading operations in the shallow berth inside the harbour.
 - (iii). Tariff for the SPM to be commissioned in 2006.
 - (iv). Levy Re .0.50 per tonne to defray the expenses incurred for clearance of residual cargo from berths and roads.
- (f). No revision has been proposed in:
 - (i). Tariff for Mechanical Coal Handling Plant (MCHP) as rates were approved as recently as in March 2005.
 - (ii). Rates and terms & conditions governing vessel related charges.
 - (iii). Tariff for container handling and containerized cargo.
- (g). Amendments to some of the terms and conditions of the SOR have been proposed keeping in view the practical difficulties encountered in application of

such terms and conditions in day to day working of the port including extra charges for pilot detention inside pilot launch.

(h). Some of the tariff items proposed to be dropped are:

- (i). Charges for use of certain redundant port appliances and gears.
- (ii). Charges for lighterage points which have been discontinued.
- (iii). Weighment charges on weigh bridge which does not exist.

2.1. The traffic and financial details contained in the PPT's proposal dated 28 October 2005 in brief are as under:

(i)	Validity period	:	3 years, 2006-07 to 2008-09.
(ii)	Traffic estimated	:	35.39 MMT per year for all the 3 years.
(iii)	Capacity	:	39 MMT per year.
(iv)	Capacity utilization	:	90.74% during all the three years of 2006-07 to 2008-09.
(v)	Operating Income	:	Estimated at Rs.551.81 crores per year for all the 3 years.
(vi)	Operating Expenditure	:	Estimated at Rs.175.33 crores per year for all the 3 years.
(vii)	Depreciation	:	Rs.50.75 crores per year for all the 3 years.
(viii)	Management & Gen. Administrative Overheads	:	Rs.63.50 crores per year for all the 3 years
(ix)	Operating surplus	:	Rs.262.22 crores per year for all the 3 years.
(x)	F & M Income	:	Rs.7.40 crores per year for all the 3 years.
(xi)	F & M Expenses	:	Rs.40.00 crores per year for all the 3 years.
(xii)	Capital employed	:	Rs.1512 crores (2006-07) Rs.1651 crores (2007-08 & 2008-09)

2.2. Summarized cost position as presented by the port is given below:-

Activity	Surplus Deficit (Rs. In crore)			As % of operating Income		
	2006-07	2007-08	2008-09	2006-07	2007-08	2008-09
Port as a whole	-58.17	-77.99	-77.09	-10.54	-13.97	-13.97
Cargo handling	-28.76	-32.43	-32.43	-7.79	-8.78	-8.78
Vessel related activity	-5.02	-20.22	-20.22	-4.02	-16.21	-0.63
Railway work	0.13	0.01	0.01	0.32	0.23	0.50
Estate	-24.53	-24.53	-24.53	-156.73	-156.74	-156.73

Note: The port had submitted the above figures presuming that income tax will be allowed as an element of cost while fixing tariff and tax at the rate of 35% considered in the working sheets (As per the guidelines, the ROCE will be allowed at the pre-tax rates).

2.3. The Board of Trustees of PPT has approved the proposal. The PPT has also furnished the views of the Committee of the Trustees constituted for the purpose of examination of the proposal.

2.4. PPT has consulted few port users viz. TM International Logistic Limited (TMILL), Metals and Minerals Trading Corporation (MMTC), Stevedores Association and Indian Oil Corporation while formulating the general revision proposal. The users, however, have not consented to the proposed revisions.

3. The proposal included revision of the existing cargo related charges and conditionalities relating to the captive berth allotted to the Paradip Phosphates Limited (PPL). The

proposal also included new conditionality regarding minimum guaranteed throughput in respect of captive berth of the Oswal Chemicals & Fertilizers Limited (OCFL). The PPT had also filed two separate proposals on the tariff items of PPL and OCFL. On these two proposals, the port was informed in July 2006 that TAMP would accord approval to cost based rates for use of different facilities and include them in the Scale of Rates allowing the port the liberty to operate within the ceiling fixed. The PPT was further informed that (i) TAMP will not take up individual cases of bilateral arrangements which the port may enter into with other organizations for allotment of berths and (ii) as cost based rates included in the Scale of Rates will have general application, it is not relevant whether the berth is allotted to a specific organization for its exclusive use or whether it is managed by the port on common user basis.

4. On 23 December 2005, the proposal was registered as a tariff case. In accordance with the consultative procedure prescribed, the PPT's proposal was forwarded to the user organizations seeking their comments. The comments as and when received from the user organizations were forwarded to the PPT for remarks. PPT has responded to the comments of the user organisations. In the meanwhile, PPT vide letter dated 5 August 2006 filed a proposal for revising the hire charges for its 20 Ton ELL wharf crane and 15 CBM grab and to fix hire charges for its 1600 BHP launch. By another letter dated 5 August 2006 PPT also requested TAMP to delete its earlier proposal to introduce Re.0.50 per ton as surcharge for removal of spillage. PPT also forwarded a copy of the draft agreement it intended to enter into with IFFCO in connection with the sale of OCFL's Paradip Plant. The port was requested to furnish cost details for revision/fixing of the charges for the crane. Port was also informed that TAMP will not take up individual cases of bilateral agreements which ports may enter into with other organization for allotment of berths. On the background of these developments and based on the preliminary scrutiny of the proposal, PPT was requested to furnish information/clarification on the following points vide our letter dated 23 November 2006. The PPT has furnished its reply vide letter 21 March 2007. Some of the main queries raised by us and the reply furnished by PPT thereon are tabulated below:

Sr. No.	Queries of TAMP	Reply given by PPT														
1.	<p>General : Kindly furnish an analysis of variations of actual physical and financial performance with reference to the projections relied upon at the time of deciding the present tariff revision of charges, duly explaining the reasons for such variations.</p>	<p>General : TAMP vide order dated 15.03.2005 have allowed Paradip Port to continue with the same tariff for MCHP up to 31 March 2006 based on the projection of traffic of 2004-05 and 2005-06. The actual traffic handled through MCHP during the year 2004-05 and 2005-06 are as under:</p> <p style="text-align: right;">[In million tons]</p> <table><tr><th rowspan="2">Description</th><th colspan="2">2004-05</th><th colspan="2">2005-06</th></tr><tr><th>Projection</th><th>Achieved</th><th>Projection</th><th>Achieved</th></tr><tr><td>M.C.H.P.</td><td>8.00</td><td>7.95</td><td>8.50</td><td>8.28</td></tr></table> <p>The wharfage of high carbon ferro chrome was fixed during June 2001 by TAMP. There has not been significant materialization of high carbon ferro chrome and container at Paradip after approval of tariff in June 2001 and September 2003. During 2004-05 and 2005-06, the containers handled stood at 2281 TEUs (31357 MT) and 3417 TEUs (44841 MT) respectively. During these two years, the high carbon ferro chrome handled was 1, 58,000 MT and 1, 54,000 MT respectively.</p> <p>The wharfage for manual shipment of iron ore was fixed in June 2005. The actual quantity of iron ore handled manually during 2004-05 and 2005-06 was 3.67 million tonnes and 3.91 million tonnes respectively.</p> <p>The financial performance with reference to the</p>	Description	2004-05		2005-06		Projection	Achieved	Projection	Achieved	M.C.H.P.	8.00	7.95	8.50	8.28
Description	2004-05			2005-06												
	Projection	Achieved	Projection	Achieved												
M.C.H.P.	8.00	7.95	8.50	8.28												

		<p>projections made earlier for the year 2000-01 and 2001-02 and the physical and financial performance for the years 2004-05 and 2005-06 in respect of MCHP are submitted.</p> <p>The wharfage charges for HCFC, Containers have no significant financial implication for the port because of very low volumes. In respect of manual shipment of iron ore, the port had not furnished any projections while seeking approval of TAMP.</p>																									
2.	<p>Clauses 5.9 and 6.8 of the revised tariff guidelines stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. The present proposal however does not indicate anything about the productivity levels to be maintained for various operations and services. Kindly elucidate in this respect.</p>	<p>Operations at Paradip Port are broadly of two types: mechanized operations and manual operations. The port maintains a high level of productivity in all mechanized operations particularly cargo handled through IOHP and MCHP. The average productivity for 2004-05 and 2005-06 in respect of IOHP and MCHP are as under</p> <table><tr><th>Productivity</th><th>2004-05</th><th>2005-06</th></tr><tr><td>Mechanized Coal Handling Plant.</td><td>25,844 MT</td><td>31,786 MT</td></tr><tr><td>Iron Ore Handling Plant</td><td>21,540 MT</td><td>21,718 MT</td></tr></table> <p>The port has not proposed any change in tariff for MCHP and IOHP. Productivity level in manual operations is maintained by the Port by regulating levy on labour for supply of workers to stevedores. To augment and sustain the productivity level, the port has introduced 'productivity linked levy scheme' for supply of labour to stevedores which is incorporated in the revised Scale of Rates.</p>	Productivity	2004-05	2005-06	Mechanized Coal Handling Plant.	25,844 MT	31,786 MT	Iron Ore Handling Plant	21,540 MT	21,718 MT																
Productivity	2004-05	2005-06																									
Mechanized Coal Handling Plant.	25,844 MT	31,786 MT																									
Iron Ore Handling Plant	21,540 MT	21,718 MT																									
3.	<p>The Authority has allowed a general flexibility to all the major port trusts to reduce the rates at their discretion mainly on commercial consideration. Such reduction, if any, affected by PPT may be listed out and the consequential effect of such concessions granted on growth of traffic may be analyzed item wise and submitted to this office.</p>	<p>The port has extended the following concessions to attract traffic to the port, which is valid upto 31.3.07.</p> <table><tr><th>Details</th><th>Existing Rate Rs.</th><th>Concessions Rs.</th><th>Revised Rate Rs.</th><th>Cargo handled in MT.</th></tr><tr><td>Fertilizer Imports</td><td>69/-</td><td>29/-</td><td>40/-</td><td>88577</td></tr><tr><td>Container Vessel Related charges</td><td></td><td>50% 50% 50%</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Port Dues</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Pilotage</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	Details	Existing Rate Rs.	Concessions Rs.	Revised Rate Rs.	Cargo handled in MT.	Fertilizer Imports	69/-	29/-	40/-	88577	Container Vessel Related charges		50% 50% 50%			Port Dues					Pilotage				
Details	Existing Rate Rs.	Concessions Rs.	Revised Rate Rs.	Cargo handled in MT.																							
Fertilizer Imports	69/-	29/-	40/-	88577																							
Container Vessel Related charges		50% 50% 50%																									
Port Dues																											
Pilotage																											
4.	<p>A brief note on surplus manpower, if any, may be furnished and allocation of expenditure on such manpower explained keeping in mind clause 2.6.1 of the revised tariff guidelines</p>	<p>Paradip Port had 1250 cargo handling workers who have now been taken over as regular employees. Out of the above about 500 workers are estimated to be surplus to the requirement. Therefore, as and when any cargo handling worker leaves the port either on superannuation or otherwise, the post is abolished.</p>																									

5	As per clause 2.6.2 of the revised tariff guidelines it is necessary to conduct time and motion study of different operations and regularly adjust manning scales/datum accordingly after due process of law. The action taken in this respect may kindly be informed. Also kindly indicate when the existing datum for different commodities was last fixed.	The manning scale and datum of the port were ascertained on the basis of a study made by a High Power Committee constituted by the Supreme Court of India to regulate the service condition of the unlisted workers. The Govt of India accorded their approval to the datum, manning scale and incentive rates and this has been continuing since June 1994 for various cargo loading/unloading operations.																												
6.	Kindly communicate whether the trade has been taken into confidence prior to mooted the rate revision proposal. If the trade has been consulted, its response may be furnished for perusal.	The proposal for revision of scale of rates was discussed in the meeting with the Port users held on 29.07.2005.																												
7.	Since PPT has not proposed revision in tariff in respect of some of the services, it has retained the relevant Sections and the conditionalities in the existing SOR. The revised tariff guidelines have come into effect from 1 April 2005. It is, therefore, necessary to review and, if found necessary, revise all the relevant sections of the SOR and the conditionalities specified therein to fall in line with the revised tariff guidelines. A comprehensive draft Scale of Rates may please be prepared and submitted.	The suggestions of TAMP is accepted and necessary changes as per revised tariff guidelines have been incorporated in the SOR.																												
	II. Traffic	II. Traffic.																												
1(a)	Kindly furnish the break-up of the container traffic.	<p>The container traffic handled at the port during the year 2005-06 and 2006-07 are furnished as under:</p> <table><tr><th>Units</th><th>2004-05</th><th>2005-06</th><th>2006-07 up to Jan'07</th></tr><tr><td>TEU</td><td>2281</td><td>3417</td><td>2350</td></tr><tr><td>QTY</td><td>31357 MT</td><td>44841 MT</td><td>28157MT</td></tr><tr><td>20'</td><td>2281</td><td>3417</td><td>2350</td></tr><tr><td>40'</td><td>Nil</td><td>Nil</td><td>Nil</td></tr><tr><td>Reefer</td><td>Nil</td><td>Nil</td><td>Nil</td></tr><tr><td>ICD TP</td><td colspan="3">There are no I.C.D. / transshipment operations at Paradip Port.</td></tr></table>	Units	2004-05	2005-06	2006-07 up to Jan'07	TEU	2281	3417	2350	QTY	31357 MT	44841 MT	28157MT	20'	2281	3417	2350	40'	Nil	Nil	Nil	Reefer	Nil	Nil	Nil	ICD TP	There are no I.C.D. / transshipment operations at Paradip Port.		
Units	2004-05	2005-06	2006-07 up to Jan'07																											
TEU	2281	3417	2350																											
QTY	31357 MT	44841 MT	28157MT																											
20'	2281	3417	2350																											
40'	Nil	Nil	Nil																											
Reefer	Nil	Nil	Nil																											
ICD TP	There are no I.C.D. / transshipment operations at Paradip Port.																													
(b)	Kindly confirm that the traffic furnished in the statement for 2005-06 matches with the actual for that year and that shown for 2006-07 and 2007-08 matches with what has been shown in the RE/BE 2006-07/2007-08.	The traffic furnished in the statement of 2005-06 matches with that of the actuals for that year and traffic of 2006-07 and 2007-08 matches with RE/BE																												
(c)	As per the statement furnished, the actual traffic handled in 2003-04 and 2004-05 has been 25.31 MT and 30.10 MT respectively (An increase of 18.92% in 2004-05 over that of 2003-04).The traffic for 2005-06 has been stated as 32.17 MT(An increase of 6.88% in 2005-06 over that of 2004-05).The traffic for 2006-07,2007-08 and 2008-09 has been projected at a constant figure of 35.39 MT, that is, an increase of 10.22% over that of 2005-06.Kindly furnish the assumptions made while projecting the traffic for the ensuing three years. Also confirm that the traffic projections are in line with the projections in the 5 year /	The details of income projected under main tariff items are furnished.																												

	annual plan and the current / expected growth as stipulated in clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines. If there is any deviation, the reasons therefor need to be explained. While preparing the revised statements including that for 2009-10, the traffic figures for 2005-06 need to be updated with reference to the actuals and projections for the future years revised in the light of Budget Estimates, 2006-07 and the target fixed by the Ministry.	
2(a)	The number of vessels and the GRT of such vessels proposed to be handled during 2006-07 to 2009-10 with break-up of foreign-going and coastal need to be furnished -	The number of vessels and the GRT of such vessels for 2006-07 to 2009-10 are furnished.
b)	The vessel traffic projections (number and total GRT) may also be furnished in the slabs of 'less than 30000 GRT', 'between 30000 GRT and 60000 GRT' and 'above 60000 GRT'.	A vessel traffic projection for different slabs of GRT is furnished.
III.	Capacity Utilization	III. Capacity Utilization
1.	As per clause 2.9.10 of the revised guidelines, return allowed has to be linked to the utilization of the capacity of the port. The maximum permissible return allowed will be for capacity utilization of 60% and above. In the cost statements, the port capacity through out 2003-04 to 2008-09 is shown as 39 MT. The cargo handled during 2003-04 to 2005-06 has been stated as 25.31 MT, 30.10 MT and 32.17 MT respectively and the projection for 2006-07 to 2008-09 has been pegged at 35.39 MT per annum. When the cargo handled/ projected to be handled is compared with the stated capacity, the utilization exceeds 60% in all the years. PPT has, however, not claimed full ROCE for any of these years. The reason therefor may be clarified.	The traffic projections have been revised as per the annual plan/5 years plan proposal and the return on capital employed has been re-worked as per the observation of TAMP.
2.	PPT is advised to amend the cost statements suitably to avail the ROCE as permitted under the revised guidelines after indicating the capacity utilization of the port as a whole and of facilities for major commodity groups like, iron and other ores, coal, POL, dry bulk, containers, general cargo etc., for the years 2003-04 to 2005-06 and the assessed capacity for the years 2006-07 to 2009-10. While assessing the capacity for 2006-07 to 2009-10, kindly consider the years and the productivity improvements expected to be achieved thereby. Needless to state that the capacity figures have to be supported by detailed computation and the designed capacity and the actual capacity utilization for different facilities have to be furnished year-wise.	Necessary amendment to the cost statement has been made as per the revised guideline for the port as a whole. While separate capacity projections are being made for major commodity groups like iron ore, coal, POL, dry bulk, containers etc. separate cost statements are not maintained at the port on the basis of cargo. While assessing the capacity for 2006-07 to 2009-2010 for the port as a whole, capital investment proposed during these years along with the productivity improvement have been considered.
IV. Financial/Cost statements:		
1(a)	Sub activity wise cost statements falling under Cargo handling activity for (i) Handling of general cargo, (ii) POL, (iii) Iron ore & other ores, (iv) MCHP activity (v) Hire charges for equipment, (vi) storage etc. may be furnished. Like-wise separate sub activity wise statements falling under Vessel related activity for (i)	Cost statement for the port as a whole, activity wise have been furnished. Cost statement for separate cargoes and vessel related activities are not maintained.

	Pilotage and Towage, (ii) Berth Hire, (iii) Port dues, (iv) Water Supply to shipping and for other sub activities such as dry docking and salvage may be furnished.	
(b)	While preparing the cost statements for port as a whole, activity-wise and sub-activity-wise, please indicate the activity wise figures of income and expenditure in the main statement. Sub-activity wise income and expenditure figures should be disclosed in the activity wise statements. Likewise, sub-head wise income and expenditure figures in the sub-activity wise statements should be shown explicitly. It has to be ensured that the totals of sub-activity statements agree with the figures in the relative activity statements and totals of activity statements tally with the main statement.	The details of income projected under main tariff items are furnished.
(c)	While furnishing the port as a whole, activity/sub-activity statements as mentioned above, kindly substantiate the income projected therein with supporting working sheets duly recognizing main tariff items relevant under the respective activity/ sub-activity.	Necessary corrections have been made.
2(a)	The operating Income shown in the cost statements for port as a whole is Rs.471.38 crore and Rs.502.89 crore for 2004-05 and 2005-06, respectively. Kindly furnish the actuals of 2005-06. The operating income for all the years, 2006-07 to 2008-09, has been estimated at Rs. 551.81 crores per annum, an increase of 9.72% over that of 2005-06. The reasons for estimating a constant operating income for all the activities except for estate activity, for the ensuing three years may please be explained.	Revised operating income for various years from 2004-05 to 2009-2010 have been furnished.
(b)	In the activity-wise cost statements some operating income has been shown under the sub-head 'others'. The nature of income under this sub-head may be furnished.	Details of 'other operating income' are furnished.
3(a)	The operating cost for 2004-05 is shown as 141.12 crores and that for 2005-06 as 161.24 Crore, an increase of 14.25%. The actual operation cost incurred in 2005-06 may be furnished. The operating cost for all the ensuing three years has been projected at Rs. 175.33 crores per annum, a uniform increase of 8.73% over that of the estimated operating expenditure of 2005-06.	Operating cost for various years has been revised as per annual plan/ 5 years plan.
(b)	Please state whether any expenditure relating to staff quarters has been allocated amongst all the activities. If yes, the basis of allocation amongst the various activities may be furnished.	The expenditure relating to staff quarters have not been allocated among any activity.
(c)	While scrutinizing the PPT's general rate revision proposal in 2000, it was observed that PPT then had 1426 cargo handling workers whose average engagement was 8 days per month which would further be reduced drastically after the commissioning of the Mechanical Coal Handling Plant. Kindly furnish the present number of cargo handling workers engaged at PPT and their average engagement per month.	The present number of Cargo Handling workers is 1172 and average engagement is 8 days.

4(a)	The cost statement reveals that Rs.150 crores, Rs. 6 crores, Rs. 18 crores and Rs.15 crores are proposed to be invested respectively on capital dredging, plant & machinery, flotilla and cranes during 2005-06 to 2008-09. The list of assets to be added to the gross block and the year - wise commissioning of the assets may be furnished.	The details of gross block added year-wise are furnished.
(b)	Details of project/ feasibility reports relied upon for taking the investment decisions referred to at (a) above along with the summary of the recommendations contained in those reports may be furnished for perusal.	The major scheme i.e. dredging of channel amounting to Rs.154.8 crores has been approved. The tenders have been received for the project. The estimate has been revised to 253.8 crores and is awaiting govt. approval.
(c)	Please furnish the present status of execution of the proposed projects, which are included in capital employed for consideration.	Tenders have been received for the deepening project. Order has been placed for locomotive, stacker-cum-reclaimer and oil jetty modification. Actions have been initiated for other projects.
(d)	Kindly state whether the above mentioned additions have the effect of addition to the traffic, reduction in unit cost and improvement in operational efficiency vide clause 2.6.3 of the revised tariff guidelines.	The proposals are to facilitate vessel movement and cargo handling but will have no substantial effect on unit cost.
5(a)	Depreciation at the beginning of the year for the existing block and depreciation for the additions to the block during the year may be separately shown.	The details of the depreciation at the beginning of the year and for addition to the block during the year are furnished.
(b)	Kindly confirm that the depreciation of assets has been computed as specified in clause 2.7.1 of the revised guidelines. If not, please make necessary modification in the estimation duly complying with the revised tariff guidelines. Also make suitable modifications in the estimation of net fixed assets, capital employed and the return there on.	Depreciation of the assets has been computed as per the clause 2.7.1 of the revised guidelines.
(c)	Although the PPT has proposed capital expenditure to the tune of Rs. 150 Crores during the next three years as stated in para 4 (a) above, the element of depreciation shown in the cost statements for all these years remains constant. Kindly clarify.	The additions in the assets have been calculated as per plan/ 5 years plan proposal. The depreciation has been calculated accordingly.
6(a)	While passing Order dated 10 April 2000 on the general rate revision proposal of the PPT, this Authority at para.16 (xvi) had observed that the figures relating to capital employed were found to be unrealistically high and it is necessary to rigorously scrutinise the figures of capital employed at the time of next revision. Kindly confirm that the capital employed considered for the present rate revision is correct and as specified in clause 2.9.3. of the revised tariff guidelines.	It is confirmed that capital employed considered for the present rate revision is correct and as specified in clause 2.9.3 of the revised tariff guidelines.
(b)	Kindly classify the schedule of fixed assets in terms of business assets, business related assets and social obligation assets in terms of Clauses 2.9.5., 2.9.7 and 2.9.8 of the revised tariff guidelines and compute the ROCE as applicable.	The schedule of assets have not been classified as business assets, business related assets and social obligation assets as per the clause 2.9.5, 2.9.7, 2.9.8 of the revised guidelines. All the assets have been considered as business assets as these have been created for the purpose of carrying out port activities.
(c)	Kindly confirm that only those assets which have been fully commissioned and in use have	It is confirmed that only those assets which has been fully commissioned and is in use have been

	been included in the net block and the assets which have been disposed off or decommissioned have been excluded from the Net Block.	included in the net block and the assets which has been disposed of or de-commissioned have been excluded from the net block.
(d)	The Gross block/Net block has been substantially apportioned under cargo handling & storage activity (78%) while only about 17% apportioned under vessel related activity and the rest apportioned between the other two activities- Railway & Estates. List of assets (category-wise) identified with each activity/sub-activity may be furnished in support of the apportionment indicated.	The gross block/net block has not been apportioned among the different activities but these assets have been identified for each activity.
7(a)	The basis of apportionment of the Management and General Overheads and Finance and Miscellaneous Expenditure may be furnished.	The basis of apportionment is furnished.
(b)	(b) The Management and general Administration overheads shown for 2005-06 reveals a hike of 11.58 % over that of 2004-05. The expenditure considered for the years 2006-07 to 2008-09 is a constant figure, with a hike of 11.59% over that of 2005-06. As already stated in para.3(a) above in respect of operating cost, the expenditure projection pertaining to the Management and General Administration overheads also should be in line with the traffic adjusted for price fluctuation with reference to current movement of WPI vide clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines. Kindly carry out requisite amendments to the expenditure projections made under this head.	Necessary amendments have been made.
8(a)	The break up of the components included under the head Finance and Miscellaneous Income and Finance and Miscellaneous Expenditure for the years 2004-05 to 2009-10 may be furnished	The information has been furnished
(b)	The basis of apportionment of the Finance and Miscellaneous Income, Finance and Miscellaneous expenditure and management and general overheads to the main activities/sub activities may be furnished. Also confirm whether it is in line with the general instructions given in form 4A of the revised cost formats. If not, the reasons for variations may be explained.	The basis of apportionment of Misc. Expenses has been made as per the instruction.
9(a)	The Finance and Miscellaneous Income has been bifurcated under 'profit on sale of assets' and 'others'. The income shown under both these sub-heads are the same for all the ensuing three years. The reasons therefor may be stated. The details of income included under the sub-head 'others' may please be furnished.	The details under these heads have been furnished
(b)	Annual Accounts for 2003-04 & 2004-05 and Budget Estimates, 2005-06 indicate substantial income from (i) interest on loans and advances, (ii) items related to previous year and (iii) miscellaneous income. Details of these items for all the years may be furnished.	The details under this head has been furnished
10.	PPT has shown an expenditure of Rs 40 crores for all the four years as expenditure towards pension payments. Kindly clarify whether the	The copy of the actuarial valuation by LIC is furnished along with the justification for contribution of additional amount.

	estimated expenditure on pension represents annual contributions to the Pension/Gratuity Fund based on actuarial valuation or the actual / estimated disbursements during the years. If it represents the annual contribution, please furnish the details of pension fund position and a copy of the actuarial valuation. Also furnish the actual disbursement of pension and other terminal dues during 2004-05 and 2005-06 and the estimated out go on this count for the next four years.	
11.	Please confirm that one-time expenses like arrears in wages/pension, VRS compensation, etc., are not included in the cost statement for tariff revision as per clause 2.5.2. of revised tariff guidelines.	It is confirmed that one time expenses like arrears in wages, pensions and VRS compensation has not been taken in the cost statement.
12.	The ex-gratia payment in lieu of bonus/ performance reward is to be shown under operating expenditure (salaries and wages) as per the Billimoria Report. Kindly state under which head this expenditure has been accounted. If it has been included under F&M Expenses please clarify the reasons therefor.	The expenditure on bonus /performance reward has been accounted under head salary/wages. It has not been included under F & M expenses.
13.	Please furnish a separate cost statement excluding railway and estate activities. Such exclusion should be made in individual activity-wise statements also.	Separate cost statement excluding estate and railway activities has been furnished.
14(a)	Kindly explain the reasons for projecting estate income at the same level for 2006-07 to 2008-09 when the estate rentals are generally subjected to annual escalation of 4% / 5%. The detailed computation of the projected income for the different sub-activities under estate activity may also be furnished.	Estate is not a major income head at Paradip Port. Hence, 4-5% increase in estate rentals every year does not substantially alter the income projections of the port.
(b)	Please indicate when the existing estate rentals were revised and whether PPT has initiated any proposal to review these rates.	Estate is not a major income head at Paradip Port. Hence, 4-5% increase in estate rentals every year does not substantially alter the income projections of the port.
15.	It appears the railway haulage charges were last revised in June 1992. Kindly clarify whether subsequently PPT has taken up with the Railway Board for revision of rates under the railway activity and if so the results thereof.	Railway haulage charges have been revised w.e.f. 01.07.2006 on the basis of Rail Board Circular No.CCM/BBS/HC/284/1, dated 16.06.2006.
16.	The cost statement for 2004-05 shows a net deficit of Rs. 10.11 crores after providing for ROCE. However, the Annual Accounts for 2004-05 reveals that there was a gross surplus of Rs. 141.17 crores during that year. Kindly reconcile the differences and the reconciliation statements forwarded to this Authority.	The re-conciliation statement of the gross surplus for the year 2004-05 is furnished.
17.	The foreign exchange rate considered for computation of dollar denominated tariff may be indicated. The additional income, if any, on account of fluctuation in foreign exchange rate may also be computed and shown separately.	Foreign exchange rate considered for computation in respect of one dollar is Rs.41.50. Additional income in respect of exchange fluctuation is difficult to take in to account for computation, as there are no specific guidelines for such calculation.
18. (a)	The basis of apportionment of capital employed i.e., net fixed assets and working capital amongst various activities and sub activities may be indicated.	The basis of apportionment of capital employed has been furnished.

	It is observed that while computing working capital, sundry debtors, stores inventory, and cash & bank balances have not been considered according to the limits specified in clause 2.9.9 of the revised guidelines for tariff fixation. Kindly recalculate the figures adhering to the limits specified in the guidelines.	The working capital has been revised according to the limit specified in clause 2.9.9 of the revised guidelines.
19.	PPT has submitted all the cost statements considering an Income Tax out go of 35% on the net surplus. As per clause 2.9.1 of the revised tariff guidelines, return will be allowed on capital employed at pre-tax rate. Kindly, therefore, resubmit the cost statements with out considering any expenditure towards income tax.	The cost statements have been prepared as per the observation by TAMP.
20.	The annual financial implication of the tariff proposal, category-wise, for the current year and for the subsequent three years may be furnished.	The annual financial implication of the tariff proposal for next three years has been furnished.
21.	A cost statement in the prescribed format may also be drawn up for the years 2002-03 to 2005-06 to quantify the surplus/deficit after accounting for the admissible expenditure and permissible return. These details may be furnished in Form - 7 of the revised cost formats.	The details have been furnished.
22.	A copy of the current MOU entered into with the Ministry may be forwarded.	Copy of the MOU is furnished.
23.	Kindly state whether PPT has awarded any BOT contracts. It is understood that two deep draught fully mechanized berths for handling iron ore are being developed by PPT on BOT basis which will be operational in the next three years. It is also understood that addition of one new coal berth and another special fertilizer terminal on BOT basis is in the anvil. If any such contracts are being contemplated, the details thereof may also be submitted. If any BOT contracts are in existence or are to be finalized in the near future the break up of income receivable/ expected to accrue under different heads (viz. royalty/revenue share, lease rental, upfront, etc.) may be furnished. In this regard, clause 2.8.3 of the revised tariff guidelines may be referred to.	PPT has not awarded any BOT contract.
	V. Scale of Rates	
	A. DEFINITION	
1.	As per clause 6.4 of the revised tariff guidelines (i) pilotage-cum-towage fee will continue to be composite and shall include one inward and one outward movement with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting/s of vessels for 'port convenience' and (ii) only shifting at the request of vessels will attract separate shifting charges. Kindly amend the existing definition for 'shifting' suitably.	The suggestions as per revised guidelines have been incorporated.
2.	'Port convenience' has been proposed to be defined as operational convenience of the port as decided by Traffic Manager/Dy. Conservator of PPT. It has also been proposed to include a clause to the effect that all actions and	The definition of 'Port convenience' has been incorporated as per revised guidelines.

	operations undertaken by the port for the port convenience shall not be paid for by the parties affected by it. Primarily the term port convenience is applicable in respect of pilotage and towage services. PPT is advised to refer to the latest SOR of Chennai Port Trust/Visakhapatnam Port Trust and incorporate in the appropriate Section of its SOR what is meant by port convenience and the financial implication thereof.	
B. General terms & conditions-		
1.	Kindly incorporate the standard provision relating to recovery of dollar denominated tariff as prescribed under Clause 2.19.1, 2.19.2 and 2.19.3 of the revised tariff guidelines.	The standard provision relating to dollar denominated tariff has been incorporated.
2.	Since the rate of interest on delayed payments/refunds has to be 2% above the PLR of the SBI (refer clause 2.18.2 of the revised tariff guidelines) please revise the rate of penal interest clause accordingly.	As advised by TAMP the relevant clause on rate of interest for delayed payment has been suitably amended.
3.	Kindly incorporate clauses 2.5 and 2.16.1 to 2.16.3 of the revised tariff guidelines in the scale of rates.	Suggestions of the TAMP have been incorporated in the draft SOR.
4.	The relevant conditionalities governing concession to coastal vessel / cargo / container as prescribed in Order No.TAMP/4/2004-Genl. Dated 7 January 2005 and subsequent amendment dated 15 January 2005 may be included under general terms and conditions.	The conditionality governing concessions to coastal vessel/cargo has been incorporated under general terms and conditions
C. Wharfage:		
1.	Please confirm whether wharfage charges are proposed based on the cost of handling and special care required to be taken while handling and storage of cargo as prescribed in clause 4.2.2 of the revised tariff guidelines.	Wharfage charges are based on the cost of handling and care required to be taken while handling and storage of such cargo.
2.	It is noted that the proposal to introduce a new levy Re. 0.50 per ton towards removal of residual spillages has been withdrawn by PPT by its letter dated 5 August 2006.	It is to confirm that the proposal to fix levy of Re.0.50 paise per ton towards removal of residual spillages is withdrawn.
3.	As per clause 4.2.3 of the revised tariff guidelines a note may be incorporated under the wharfage schedule to the effect that before classifying any cargo under "unspecified" category, the relevant customs classification should be referred to find out whether the cargo could be classified under any of the specific categories mentioned in the wharfage schedule.	Necessary conditionality has been incorporated for classification of cargo under unspecified category
4.	As per clause 4.3 of the revised tariff guidelines kindly prescribe concessional cargo/ container related charges for all coastal cargo/ containers, other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets	Separate wharfage schedule for coastal cargo is provided excluding iron ore thermal coal and POL products including crude.
5.	The wharfage charges on the commodities like coal/coke, iron ore, cement, aluminum ingots, POL and products and fish has been proposed to be increased by different percentages. Reduction in rates has been proposed on all other commodities except in respect of mechanical handling of coal and food grains, oil seeds, cereals, pulses edible oil etc. The basis on which the proposed wharfage rates	The port does not maintain separate cost statement for various cargos. The item wise estimated quantity of cargo to be handled in the next four years is furnished.

	have been arrived at needs to be explained with cost statements. The item wise estimated quantity of cargo to be handled in the next four years and the income expected to be generated there from also may be furnished.	
6.	In the existing wharfage schedule charges have been prescribed for containers of length upto 20 feet and for containers of length above 20' feet. As per clause 5.4 of the revised tariff guidelines please prescribe in the wharfage schedule charges for containers of length upto 20 feet, for containers of length upto 40 feet and for containers of length above 40' feet.	The port handles 20' and 40' containers only. Containers above 40' are not handled. However, as advised new rates have been proposed
7.	The handling charges for transshipment containers shall not exceed 1.5 times the handling charges for the normal handling operation in loading or unloading cycle vide clause 5.5.1 of the revised tariff guidelines. PPT is advised to prescribe charges for transshipment containers as per the revised guidelines.	There is no transshipment of containers undertaken at Paradip port. Hence, no separate charge is provided.
8.	As per clause 5.7.1 of the revised tariff guidelines charges for power supply and monitoring of reefer containers need to be levied on a 4-hourly basis. Presently at PPT this levy is made on a shift basis. Kindly propose suitable amendments in this regard.	Suggestion complied with.
9.	By order dated 10 September 2003, this Authority disposed off the proposal of PPT for revision of tariff for handling of crude oil through SBM and transshipment of POL inside the Port. It was agreed by the PPT at that time to prescribe a consolidated rate for crude oil transshipment operation as soon as the Indian Oil Corporation Limited commissions an SBM. The developments in this issue may please be communicated.	The port has introduced a new tariff for undertaking various services for crude transshipment operations after commissioning of the Single Buoy Mooring [SBM] by Indian Oil Corporation [IOC]. A consolidated rate has not been proposed since it is not possible to ascertain the nature and extent of facilities required by IOC for such operations. The port would be in a position to arrive at a consolidated rate only after rendering such services for some period of time.
10.	The wharfage rate for the commodity shrimps has been proposed at Rs.100 per MT instead of the existing levy at 0.30% advalorem. Kindly justify the proposed rate with appropriate cost sheet.	Since Shrimp exports are not undertaken at this port, it is proposed to discontinue ad-valorem rate as per revised guidelines. The rate of Rs.100/- per ton has been proposed in view of the high value of such cargo. No separate cost table is maintained at Paradip for handling different cargoes.
11.	A new rate at Rs. 15 per MT for barging (loading and unloading) has been proposed under wharfage schedule. A working sheet detailing how the rate has been arrived at may be submitted. The exact service that is proposed to be provided in this respect and the financial implication of this service may be furnished.	A new rate of Rs.15/- per ton for barging has been proposed to attract coastal movement of cargo by barges. The port would receive wharfage for such cargo once at the time of imports/exports. Hence, a nominal rate of Rs.15/- per ton is proposed to attract a new activity at this port, which is yet to take off. The service involved is to load/unload cargo to and from barges.
12.	The validity of the rate for handling coal through MCHP has already expired on 31 March 2006. Kindly inform the rate at which the service is presently provided. Also inform this Authority why a proposal was not forwarded seeking extension to the approved rate if the intention was to retain the existing rate for another 3 years. A cost statement exclusively on the handling of coal through MCHP may please be submitted.	The port has submitted a comprehensive proposal for revision of the SOR during September 2005 much before expiry date for the rates of coal handling plant i.e. 31 March 2006. Hence, no separate proposal was sent to TAMP seeking extension of time for the same rates for a further period of three years. Again the port vide letter of even number dated 18 August 2006 has informed TAMP to continue the approved rate for MCHP since the validity period has expired from 31

		March 2006. The cost statement of MCHP is furnished. It is again requested to approve continuance of the rates for MCHP for a further period of three years ending 31 March 2009.
13.	PPT has proposed to increase by 16% the rate applicable to handling of iron ore through IOHP stating that about Rs. 22 crores have already been spent on lengthening the berth, replacing a stacker reclaimer and on upgradation of the IOHP. Port has also admitted that the average throughput of the plant has increased from 16000 to 20000 tonnes per day. Kindly review whether the improved throughput in itself would not compensate the port for the investments stated to have been made.	The port has sought an increase of 16% in rates applicable for handling iron ore through IOHP. The increased throughput from 16,000 MT to 20,000 MT will be grossly inadequate to compensate the expenses already made by the port to augment the productivity and efficiency of the plant.
14.	PPT has stated that the investment of Rs. 50 crores made in creation of the oil jetty is being underused to the extent of 83% and to make good the loss a rate increase of 11% on POL products is warranted. PPT is requested to submit a cost statement exclusively on handling of the POL products including therein the capacity of the jetty and the extent of its utilization.	The port does not maintain cost statements exclusively for handling POL products. Submission by the port about investment of Rs.50 crores for oil jetty is reiterated. Hence, 11% increase in rates proposed for POL products is warranted. The present capacity utilization is about 25% upto Feb/07.
D. Charges for cargo of Paradip Phosphates Ltd., (PPL) and Indian Farmers Fertilizer Cooperative Ltd., (IFFCO) handled at Fertilizer Berths I and II		
1.	As regards the proposed rates for the berth allotted to Paradip Phosphates Ltd., (PPL) the PPT has stated that the rates for cargo handled at PPL's berth need to be made on par with cargo handled in IFFCO berth. PPT is requested to state whether the agreement signed in 1985 between the port and PPL contains appropriate clauses for increasing periodically the berth hire charges and consolidated cargo charges and for imposing a minimum guaranteed throughput per annum and for recovery of charges in case the minimum guaranteed throughput is not achieved. In case the agreement is silent on such issues, PPT is requested to state whether the PPL has given consent to the proposed amendments.	The agreement signed in 1985 between the Port and PPL contains a clause that consolidated cargo charges can be revised by mutual consent. There is no provision of Minimum Guaranteed throughput (MGT) in the present agreement. The port has, therefore, proposed certain changes in the agreement despite objections from PPL in this regard. The agreement with PPL was signed when PPL was a public sector undertaking. The position has since changed after PPL has become a private sector unit.
2.	On the above issue PPT is also advised to refer to this Authority's letter dated 7 July 2006 in which, for the reasons elaborated there in, it has been communicated that hence forth this Authority would accord approval only to cost based rates for use of different facilities and include them in the Scale of Rates and the ports are at liberty to operate within the ceiling so fixed. It has also been stated in the letter that except in the case of authorization under Section 42 of the MPT Act, 1963, this Authority will not take up individual cases of bilateral agreements which the	The port does not maintain separate cost details for PPL and IFFCO berths.

	ports may enter with other organizations for allotment of berths. PPT has also been advised to furnish cost justification for the proposed charges to be levied for Fertilizer Berths I and II allotted to PPL and IFFCO to enable this Authority to analyze the differential rates proposed for the two berths. PPT under its letter dated 31 October 2006 has informed this Authority that it has signed a formal agreement with IFFCO on 28 October 2006 for operation of a captive berth after obtaining permission of the Ministry. The PPT is once again requested to furnish the cost justification for the differential rates proposed for the above referred to two fertilizer berths.	
	E Lighterage	E Lighterage:
	The lighterage levy provided at para 3.2.1 of the existing SOR has been proposed to be deleted. Kindly clarify whether the barging service proposed to be introduced is in lieu of the lighterage activity. Kindly furnish the financial implication of discontinuing the lighterage operation and introduction of the barging operation.	The lighterage levy at 3.2.1 of the existing SOR is proposed to be deleted. Barging is introduced in lieu of such activity. There is no financial implication for discontinuing the lighterage operations since the no cargo is handled through lighterage.
	F. Demurrage	F. Demurrage
1.	Please furnish an analysis of average dwell time of cargo and containers for the past two years. Average dwell time considered for estimating the demurrage and storage income for the years 2006-07 to 2009-10 may also be furnished..	The average dwell time of cargo for last two years 2004-05 and 2005-06 is furnished. The container dwell time is about 30 days since empties are dropped and removed for export after one month. One container service is calling at the port every month. The demurrage and storage income for 2006-07 to 2009-10 is also furnished.
2.	Kindly prescribe concessional cargo/ container related charges for all coastal cargo/ containers, other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets as per clause 4.3 of the revised tariff guidelines	Concessions on container charges and coastal cargo have now been prescribed.
3.	As per clause 4.5 of the revised tariff guidelines, free demurrage / storage allowed shall be exclusive of customs notified holidays and port non-working days. Kindly incorporate this clauses in the general terms and conditions in para 2 of the SOR	Necessary provision has been incorporated in the SOR.
4.	As per clause 5.8.2 ibid free dwell-time (storage) period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the container and for export containers the free period shall commence from the time container enters the terminal. Kindly propose suitable amendments in this respect.	Necessary provision has since been incorporated in the SOR.
5.	As per clause 5.7.3 of the revised tariff guidelines premium to the extent of 25% on handling and storage charges can be levied in case of hazardous containers. The existing provisions in the SOR of	Suitable amendments have since been incorporated in the SOR.

	PPT allow levy of demurrage at double the rates. Kindly propose suitable amendments in this respect.	
6.	Under para 3.3.1 of the existing SOR provision has been made for levy of demurrage on cargo in containers in addition to dwell time charges on containers. While approving inter alia the tariff structure for container handling, by Order dated 10 September 2003, PPT was advised to prescribe a consolidated dwell time charge for container and containerized cargo. The action if any initiated in this respect may please be communicated. As per clause 5.6.2 of the revised guidelines for tariff fixation demurrage on containerized cargo should not be charged in addition to the licence (storage) fees on containers unless special grounds exist for doing so. Kindly spell out the special circumstances/ grounds existing at PPT in support for levy of demurrage on cargo in containers in addition to dwell time charges.	The port has prescribed dwell time for containers as per TAMP order dated 31.03.2005. Para 3.3.1 of SOR is for levy of demurrage on containerized cargo. In this regard it may be clarified that Paradip Port handles about 150 empties and 150 loaded containers every month. The empties are stuffed with export cargoes after a gap of about one month. No import containers are handled at this port. Hence, there is no demurrage on cargo as such.
7.	A note on levy of storage charges including the conditionalities may be incorporated as per clause 5.8.3 of the revised tariff guidelines in respect of abandoned FCL containers/shipper owned containers	Conditionalities as per 5.8.3 of revised tariff guidelines have been incorporated.
8.	A clause may be incorporated in the SOR stating that demurrage on both import and export cargo/container shall not accrue for the period when the port is not in a position to deliver/ship cargo/container when requested by the users.	Appropriate provisions have been incorporated.
G. License Fee for open stack-yard, covered space and quay apron etc.		
1.	The existing rates have been proposed to be increased by 50% to 260%. Kindly justify with cost details the proposed increase in rates. The PPT stated that the revision of rentals for covered space /sheds is to attract fertilizer and food grain handling at the port. It is not understood how a 260% increase upon the existing tariff would attract additional cargo to the port. Kindly clarify.	The port has proposed to increase charges for open space by 50% to 260%. A Separate cost table is not maintained in this regard by the port. However, the port has spent more than Rs.5 crores in this regard to create additional storage space to accommodate more cargo at the port. Increase in charges is meant to recover the costs in this regard.
2.	The need for amending the conditionality relating to the usage of covered and open space may please be elucidated. It has been mentioned that Traffic Manager would issue permits for use of space or for other property. It is appropriate to specify PPT officers or authorized by it in general instead of individual officials. Internal delegation of powers to	The port, at the same time, has proposed lesser charge for covered space, which remain under utilized since the port is not handling fertilizer and food grains. The unit rate, therefore, has been revised from 10 sq mtr or part thereof to 100 sq mtr or part thereof, which would substantially reduce the unit cost for covered space rentals. This is also meant to maintain uniformity in the unit rates. As advised, necessary amendments have been

	individual officials can be done at PPT level.	incorporated. The port has replaced the designations such as 'Traffic Manager' and 'Deputy Conservator'.																							
3.	At para 2.4 (iv) ibid the amendment proposed is for replacing the word "lease" by the word "rent". Kindly elucidate the need therefor.	The amendments proposed may be dropped																							
4.	At para 2.4. (viii) ibid the existing conditionality has been proposed to be amended. The proposal is to recover charges from the allottee and from another user through the intervention of the port. It is not clear whether the PPT's income from the proposed arrangement would increase and if so the extent thereof. Kindly clarify along with the financial implication.	The proposed amendment may be dropped. The existing conditionality will continue except the designation "Traffic Manager"																							
5.	It has been proposed to levy 5 times the monthly fee if cargo is not evacuated fully within 45 days of completion of the discharge of the vessel. The compulsion to impose such a penal levy may be clarified. On how many occasions during the last two years cargoes were not fully evacuated within the stipulated time may please be furnished. Since the charges levied are on the area allotted on a monthly basis kindly clarify why penal levy has to be imposed especially in the case of captive customers.	The port vide letter dated 29.09.2005 had submitted a revised proposal to levy five times of the monthly fees if cargo is not evacuated within 45 days of completion of discharge. Storage charges in respect of captive consumers are recovered on twelve-monthly basis renewable on request for a similar period thereafter.																							
6.	By Order dated 22 October 2003, the terms and conditions in the Scale of Rates governing plot rentals and equipment hire charges were revised. The Port was advised vide para.4(v) of Order dated 22 October 2003 to change over to the unit of consecutive 30 days for recovery of the licence fee for plots/stackyards/cover space where the unit of recovery had been "per month or part thereof" Kindly comply.	As advised by TAMP, the port has already introduced conditionality to recover license fee for plots and stack yard/covered space to consecutive 30 days.																							
H. Hire charges for cargo handling equipment																									
1.	It has been proposed to levy hire charges for locomotives as per the Indian Railway rates. The existing rates as per the SOR are Rs. 12,000 and Rs. 20,000 depending on the horse power. Kindly furnish for perusal the present tariff structure of the Indian Railways in this respect	As per SOR hire charges for port locomotives are only indicative rates as locomotives are not given on hire to outsiders. Port hires locomotives from Railways on payment of charges as per their schedule of rates. Hence, for the purpose of clarity the port has proposed the amendment to the clause accordingly.																							
2.	The existing rates have been proposed to be increased by 14.25% to 92.30%. Kindly explain with cost details the reasons for proposing such increase in rates.	<p>The existing rates have been increased on account of very low utilization of cargo handling equipments, which are as under:</p> <table><tr><th rowspan="2">Particulars</th><th colspan="3">% of utilisation</th></tr><tr><th>04-05</th><th>05-06</th><th>2006-07 (upto Jan'07)</th></tr><tr><td>Shore Cranes</td><td>32%</td><td>26%</td><td>30.09%</td></tr><tr><td>Mobile Cranes</td><td>5.77%</td><td>4.79%</td><td>9.97%</td></tr><tr><td>Payloaders</td><td>3.75%</td><td>7.09%</td><td>5.19%</td></tr><tr><td>Others</td><td>6.33%</td><td>10.70%</td><td>5.17%</td></tr></table>	Particulars	% of utilisation			04-05	05-06	2006-07 (upto Jan'07)	Shore Cranes	32%	26%	30.09%	Mobile Cranes	5.77%	4.79%	9.97%	Payloaders	3.75%	7.09%	5.19%	Others	6.33%	10.70%	5.17%
Particulars	% of utilisation																								
	04-05	05-06	2006-07 (upto Jan'07)																						
Shore Cranes	32%	26%	30.09%																						
Mobile Cranes	5.77%	4.79%	9.97%																						
Payloaders	3.75%	7.09%	5.19%																						
Others	6.33%	10.70%	5.17%																						

3.	New rates have been proposed for 'mobile crane above 35 MT' and for 'bulldozer above 350 HP'. Working sheets furnishing all the specified details as per the format prescribed under the revised tariff guidelines for fixing hire charges for equipment may please be submitted.	Separate cost statements for different cargo handling equipment are not maintained at this port. New rates have been proposed and working sheets in this regard are furnished.
4.	By letter dated 5 August 2006 PPT has requested this Authority to treat the earlier proposal to levy the hire charges for 20 Ton ELL Crane at Rs. 10,000 per 8 hours as withdrawn. PPT has simultaneously proposed the levy of Rs. 18,000 per 8 hours for the 20 Ton ELL Crane, Rs. 1500 per hour for 15 CBM grab and US\$ 206 (for foreign going vessels) and Rs. 6800 (for coastal vessels) per hour for 1600 BHP Launch. By letter dated 29 August 2006 this Authority requested PPT to file proposals in the prescribed formats furnishing the rates proposed with cost details. PPT on 25 September 2006 has informed this Authority that the request contained in its letter dated 5 August 2006 is a part of the general rate revision proposal and hence the revised rates proposed may be considered along with the general rate revision. PPT is once again advised to comply with the requirement of furnishing the details in the prescribed format justifying the rates proposed with cost details. PPT is also requested to furnish the rates presently levied for use of these equipment.	As per the revised tariff guidelines, the port has introduced consolidated berth hire charges including crange for crane berths. New rates for 20 Ton ELL cranes are submitted. These are specialized cranes meant to discharge cargo from gearless vessels.
	I. Hire charges for floating craft.	
1.	It has been proposed to delete the rate prescribed for launch of more than 500 BHP and up to 800 BHP. The acquisition and disposal details of the launch may be furnished for perusal. The requirement of making a statement under this para that the existing tugs are up to 40 T. Bollard Pull may please be stated.	There is no serviceable floating craft in use between 500 BHP and 800 BHP. Hence, the proposal to delete the rate. The noting about Tugs of 40 ton bollard pull under the relevant para. may please be dropped.
2.	Several conditionalities stipulated under these paras are purely administrative in nature. For example recovery of cost of damage to the hired equipment and floating craft and dealing with workmen's compensation Act, in case casualty occurs to the persons on floating craft. Kindly review all the existing conditionalities specified under these paras and consider retaining in the SOR only those conditionalities which have direct bearing to tariff. The administrative matters, it is suggested, can be dealt	As desired by TAMP, the conditionality for hire of floating crafts has been reviewed and some of them have been dropped.

	with separately under dock circulars.	
3.	At para 2.6 (iii) it has been mentioned that charges for use of appliances and services not mentioned in the SOR will be at an agreed rate between the PPT and the party. At para 2.6.(iv) ibid it has been mentioned that the Board may, in its discretion, hire out its floating craft outside the port limits at the rate to be decided in each case. These conditionalities are not in conformity with the existing tariff setting arrangements. Kindly propose suitable amendments to these existing conditionalities	Conditionality at para.2 6 (iv) has been dropped.
4.	The conditionalities specified for recovery of cost of damage repairs and recovery of the cost of replacement may be reworded in tune with clause 2.14 of the revised guidelines.	The conditionality in this regard has been modified in line with 2.14 of the revised guidelines.
5.	The hire charges of floating craft were revised by Order dated 10 September 2003. To rectify an anomalous position, viz., lower rates for launches having higher BHP and higher rates for launches having lower BHP the Port had suggested hiking the rates of launches above 500 BP. Since the Port's proposal lacked costing basis, PPT was advised to review the existing hire charges of floating craft following the costing principles and to come up with a proposal for review of hire charges of all floating craft. The action initiated in this respect may please be informed.	There was no excess collection/recovery since the floating crafts were not given on hire to any body.
6.	While dealing with the revision of rates for floating craft, It was observed that PPT had been recovering the hire charges at increased rates from 16 January 2003. This Authority then directed PPT to refund the excess collection. Kindly confirm that the amounts due to the parties have been refunded.	There was no excess collection/recovery since the floating crafts were not given on hire to any body.
J.	Berth hire charges:	
1.	Please propose separate rates for group of berths having comparable services / facilities with rebates for major components of services/facilities not provided as per clause 6.5.1 of the revised tariff guidelines.	The Port has proposed two separate rates for berth hire in respect of 'crane berths' and 'non-crane berths' with rebates and concessions applicable in certain cases.
2.	As per clause 6.5.2 of the revised tariff guidelines composite berth hire charge will continue to include charges for the use of wharf cranes (other than special purpose cranes/handling systems) during the course of import/export operations with a provision for grant of rebate if on any occasion no wharf crane could be made available. Kindly,	As desired by TAMP, composite charges have been incorporated for 'crane-berths'.

	therefore, propose separate rates, wherever necessary, as required under the revised guidelines.	
3.	Since infrastructure for water supply is installed for all vessels in general this Authority felt that it will be more logical to include the infrastructure cost for supply of water in the computation of berth hire charges. Kindly refer in this respect to para 18 (vi) of this Authority's Order dated 10 April 2000. Kindly inform the action taken by PPT in this respect.	The Port has decided to continue to recover separate charges for water supply to ships at Berths.
4.	Notes (7) and (8) appearing below the existing berth hire schedule of PPT stipulate how in certain conditions, for the purpose of levy of port dues, vessels will be treated as on coastal run. PPT is advised to suitably amend these notes to fall in line with the standard conditions for determination of the vessels as foreign going or on coastal run and incorporate it under general terms and conditions at para 2 of the SOR.	New conditionality has been suitably incorporated.
5.	The provision in note (10) about conversion of dollar denominated charges in rupees at the time of collection needs to be brought in line with the standard clause (2.19.1 of the revised guidelines) and incorporated in general terms and conditions.	Suitably amended.
6.	A clause may be incorporated stating that no berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at its berths due to break-down of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port.	Suitable amendments have been provided
7.	Para 2.7 of the existing SOR provides for levy of penal berth hire charges if the vessel is not ready to sail after two hours of completion of cargo work. Clause 6.6.1 of the revised guidelines stipulates that berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail and the time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities. Clauses 6.6.2 and 6.6.3 ibid further provide respectively for levy of penal berth hire for false signals and vessels readiness to sail in accordance with favorable weather conditions and tidal movements. Kindly propose suitable amendments to the existing provisions in the SOR.	Clause 2.7 is proposed to be deleted. New conditionality as per clauses 6.6.6 / 6.6.2 / 6.6.3 of the revised guidelines are incorporated.
K. Port dues		
1.	Factors determining a vessel as a	Conditionalities have been suitably amended.

	foreign going vessel or on coastal run may be spelt out clearly under general terms and conditions. It is not necessary then to repeat these conditionalities under other paras. Like wise it is necessary to incorporate clause 2.19.1 to 2.19.3 of the revised tariff guidelines under general terms and conditions of the SOR to avoid repetition regarding collection of charges in Indian Rupees where the rate prescribed is in US\$.	
2.	Note (6) appearing below the existing port dues schedule of PPT stipulates how in certain conditions, for the purpose of levy of port dues, vessels will be treated as foreign going. PPT is advised to suitably amend this note to fall in line with the standard conditions for determination of the vessels as foreign going or on coastal run.	Suitably amended.
L Pilotage and Towage		
1.	In the existing arrangement at PPT, pilotage and towage charge is inclusive of one inward and one outward movement and one shifting, if necessary, using tugs as per requirement. In terms of clause 6.4 of the revised tariff guidelines, pilotage-cum-towage fee will continue to be composite and shall include one inward and one outward movement with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting/s of vessels for 'Port convenience.' Only shifting at the request of vessels will attract separate shifting charges. To comply with the revised guidelines kindly separate the shifting element and reduce the unit rate of the composite fee correspondingly. Kindly also amend the relevant conditionalities suitably.	Revised guidelines complied.
2.	As per clause 6.10 of the revised tariff guidelines pilotage and shifting charges have to be prescribed in three slabs, viz., (1) upto 30,000 GRT (2) 30,001 to 60,000 GRT and (3) above 60,000 GRT. Further, a reduction of 20% on the unit rate of the first slab has to be effected for the second slab and a reduction of 30% on the unit rate of the first slab has to be effected for the third slab on the incremental GRT. Kindly comply.	Revised guidelines complied.
3.	A new conditionality has been proposed to recover extra charges @ US\$ 105 (Rs. 2742 for coastal vessels) per hour if a pilot is detained in the launch for more than half an hour. The compulsions to propose such a clause	The compulsion of providing a new conditionality is on account of long detention of Pilots inside high seas.

	may be justified with cost details.	
M.	Charges for water supply to shipping	
	The charges for supply of water at berth have been increased by 27%. The increase proposed is about 9% for supply of water by barges at mooring wharf/jetty. No increase has been proposed for supply at anchorage points. The rationale of increasing the rates may be justified with cost sheets.	Increase in rates for supply of water to ships is on account of the cost involved in this regard.
N.	Licence fee	
	The licence fees for ship chandlers, ship repairing and for lifting of condemned materials have been increased by 43%. Hawker's licence fee is proposed to be increased by 150%. Substantial increase has been proposed in the security deposit to be lodged by these port users. Kindly explain with cost details the reasons for proposing such increase in rates.	The licence fee for chandlers, ship repairing and other service providers, has been increased with a view to limit the number of such services from the point of Port security.
O.	Licence for vehicles	
1.	The charges for permits for vehicles, carts, trolleys rickshaw, etc. to ply in the docks have been increased in the range of 10% to 500%. The reasons for proposing substantial increase in rates need to be explained with cost details.	The increase in licence fee for vehicles etc. is with a view to limit the number of vehicles inside the Port prohibited area. These vehicles cause avoidable congestion in the harbour roads.
2.	For receipt of export cargo in the Docks and for evacuation of import cargo from the Docks the services of motor lorries are a prime requisite. Kindly consider whether such trucks need to pay any entry fees at all.	Entry fee is required to be paid by all trucks and dumpers entering the Port area for the purpose of business.
P.	Port entry permit fees	
	The reasons for proposing a steep increase of 100% in the charges may please be explained with cost details.	The purpose of introducing a steep increase in Port entry fee is to limit the number of people entering in the Port area. Their entry hinders the general port operations.
Q.	Weightment charges for use of weigh bridge/weigh scales.	
	For weighing iron and other ores 50% increase in the charge has been proposed. For weighing other commodities 33.33% increase has been proposed. The rationale of increasing the rates may be justified with cost sheets	50% increase in weightment charges for iron ore and other ores is with a view to limit the weightment inside the Port. The Port would like the cargo to be weighed by outside weighbridges before the cargo is brought in side the Port.
R.	Weightment charges for cargo weighed at private weighbridge inside the prohibited area.	
	For weighing installers' own cargo 66.67% increase in the charge has been proposed. For weighing cargo of others 20% increase has been proposed. The rationale of increasing the rates may be justified with cost sheets.	The increase proposed in weightment charges for cargo weighed at private weigh bridges in side the Port area is on account of the fact that the installers have been realizing substantial revenue.
S.	Permission to install mobile harbour crane with grabs inside the port area.	
1.	This is a new levy proposed to be introduced. Separate charges have been proposed for handling importer's	The port through an open tender has selected a service provider who will install and operate Mobile Harbour Cranes at the port. The service provider has offered to

	own cargo and for others cargo. Please furnish working with cost elements considered to arrive at the proposed rates. A conditionality has been proposed stating that the rate to be charged for loading/unloading from vessels in respect of other importers need to be approved by TAMP and notified to all concerned. When a rate is proposed for handling others cargo it is not clear why this conditionality has to be incorporated. Kindly elaborate the requirements thereof.	pay Rs. 10/- per ton of cargo handled through these cranes. The installer will realize a separate charge from the Registered stevedores of the port who will hire these cranes from him. Hence, port's earlier proposal may kindly be dropped in this regard.
2.	As per para 7.3 vehicles on hire have to pay licence fee. Kindly state whether the mobile cranes proposed to be installed in the port area vide para 7.6.B have to pay the licence fee also.	No reply from the port.
T. Charges for the use of port appliances and gears.		
	Existing para 7.10 is proposed to be deleted as the port appliances and gears listed therein have become outdated. Kindly furnish the acquisition and cost details of these appliances and gears. Also state whether these appliances and gears have already been disposed off.	Since there is no demand for such appliances which have become out-dated in use it has been proposed for their deletion.
U. Rates for shooting of film in the port area.		
	It is not clear whether the existing para 7.11 and the rates prescribed there under for shooting of film in the port area has been proposed to be totally deleted and only selective photography within the prohibited area will be permitted free of cost. Kindly confirm that in non prohibited area for shooting films there would be no charges leviable by the port.	The Port, in general, has taken a policy decision not to permit people to take photographs within the Port area and hence the para is proposed to be dropped.
V. Landing charges for helicopters		
	A 25% increase in the charge has been proposed. The rationale of increasing the rate may be justified with cost sheets.	The Port provides services of Ambulance, CISF personnel etc. whenever Helicopter landing is permitted. The expenses in this regard work out to about Rs.10,000/- per landing. The Port is only charging Rs.4,000/-. Hence, the proposal to increase the rates.
W. Weighment charge for weighment in in-motion rail weigh bridge		
	It has been proposed to delete the rate prescribed for weighment in in-motion rail weigh bridge. The acquisition and disposal details of the weigh bridge may be furnished for perusal.	The in-motion weighbridge has been dismantled to provide passage to rail lines for MCHP w.e.f April 2000. Hence, it is proposed to drop the item.
X. Charges for single point mooring (SPM)		
	A new provision proposing service-wise charges for single point moorings has been made. Please furnish detailed working with cost elements considered to arrive at the proposed charges of berth hire, pilotage, tug hire charges, port dues and pilot attendance charges. Also kindly detail the services rendered by the port for such mooring operations which are not covered by any other	Port will be in a position to provide details in this regard after the commissioning of the SPM operations.

	charge payable under the SOR. The quantity of cargo handled and the other connected details including the income and expenditure under this activity booked till now and the income and expenditure projected for the next three years may also be furnished.	
VI.	Miscellaneous.	
	The action taken by PPT with reference to clause 7 (Regulation of charges by other authorised service providers) of the revised tariff guidelines may be explained.	There are no other authorised service providers at Paradip Port vide clause 7 of the revised tariff guide lines.

5.1. By fax message dated 15 May 2007 PPT informed that the Board of Trustees of Paradip Port Trust has approved for inclusion of the following two items in the comprehensive revision of its scale of rates.

- (i) Wharfage on project cargo: (The proposed rates, Foreign: Rs.85/- per ton and coastal Rs.51/- per ton.)
- (ii) Levy for supply of labour: (100% on wages on labour supplied to stevedores for all cargoes.)

5.2. As per the procedure followed the above proposals had to be circulated amongst the user bodies. Since the joint hearing in this case was already fixed for 4 June 2007 and very little time was available, the PPT was requested to circulate the two new items to the identified users/representative bodies of users with a request to furnish their comments to TAMP as well as PPT. Paradip Stevedores Association was invited to attend the joint hearing on 4 June 2007.

6.1. A joint hearing was held on 4 June 2007 at the PPT. The PPT and the concerned users made their submissions.

6.2. The Tamilnadu Electricity Board under letter dated 5 June 2007 reiterated its earlier stand that the proposed increase in the licence fee for the mechanized coal handling plots should not be agreed to as it would affect its revenue. The Utkal Chamber of Commerce and Industry by letter dated 8 June 2007 submitted its comments on the PPT's general rate revision proposal. The Paradip Port Stevedores Association by letter dated 30 June 2007 submitted its comments on the PPT's proposal on revision of wharfage on project cargo and 100% levy on wages of workers supplied to the stevedores. All these comments were forwarded to PPT for information and comments, if any. Apart from its general comments, PPT, however, has not furnished any specific comments on the views of these users.

6.3. As a sequel to the decision taken at the joint hearing, by letter dated 14 June 2007, PPT was requested to furnish the following information:

- (i). Changes, if any, in its original rate revision proposal.
- (ii). Revised cost statements including the actual figures of 2006-07.
- (iii). Justification on hike in licence fee with reference to the policy guidelines and cost and investment details. (PPT had agreed to consult again with the relevant users and revise, if necessary, the proposal).
- (iv). To review the proposal for clubbing of coal and coke for volume discount.
- (v). To find out a mutually agreed proposition for POL handled at SPM in consultation with IOCL.

7. Since the reply furnished by PPT to our letter dated 23 November 2006 was incomplete, by letter dated 9 July 2007 the port was requested to furnish some additional

information. The details sought from the port and the replies dated 14 August 2007 thereto from PPT are furnished below:

Sr.N	Queries raised by TAMP	Reply given by PPT
1.	It is not clear whether the details of 2006-07 furnished in the consolidated cost statement for the port as a whole vide Annexure-5 to the PPT's letter dated 21 March 2007 are the actuals for that year or-based on R.E.2006-07. The cost statements for 2006-07 may please be prepared based on the actuals for that year.	The details pertaining to the year 2006-07 furnished in the consolidated Cost Statement vide Annexure – 5 to the PPT's letter dated 21.03.2007 were not as per actuals. Subsequent to the hearing at Paradip a letter was issued by TAMP vide No.TAMP/60/2005-PPT dt.14.06.2007 wherein it was indicated to revise the cost statement taking the figures of 2006-07 as per actuals. Accordingly the revised figures were sent by Paradip Port Trust vide letter dated 28.06.2007
2.	As already informed in our letter dated 23 November 2006, the expenditure projection should be in line with the traffic adjusted for price fluctuation with reference to the current movement of WPI vide clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines. The rate applicable to the year 2007-2008 as announced by the Ministry of Finance, Government of India is 5.40%. Kindly carry out requisite amendments to the expenditure projections in the four individual activity-wise cost statements and in the consolidated cost statement for the port as a whole.	TAMP in the letter dated 23.11.2006 Para – II (a) & (c) had indicated that the traffic projections are to be made as per Plan Proposals. Accordingly, the financial figures were revised as per the plan proposal. However, as observed by TAMP a revised Cost Statement has been prepared taking into account the actual for 2006-07 and enclosed
3.	The estimates of Management and General Administration overheads may also be amended with reference to clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines as detailed in para.2 above in the four individual activity-wise cost statements and in the consolidated cost statement for the port as a whole.	The Management and General Administration overhead includes mainly expenditure on CISF, Contribution to IPA, and Expenditure on audit, Legal expenses, Medical expenditure, expenditure on telephones of departments, running and maintenance of vehicles, expenditure on Schools. These expenditures will have to be taken as per actuals and may not be linked to the current movement of WPI. However, the figures have been reviewed and revised keeping in mind the anticipated amount
4.	The Finance and Miscellaneous Income has been projected at Rs.6.81 crores, Rs.6.07 crores, Rs.18.00 crores and Rs.20.00 crores for the years 2006-07 to 2009-10. The higher projections for 2008-09 and 2009-10 is due to higher projection of sundry receipts (Rs. 9.04 crores and Rs.10.05 crores.) and dock permit fees (Rs.3.21 crores and Rs.3.56 crores). The basis on which the income under these sub- heads has been arrived at may please be elucidated.	These figures have been revised in the cost statement as per the expected increase.
5.(a).	The Finance and Miscellaneous expenses have been projected at Rs.41.22 crores, Rs.41.03 crores, Rs.89.04 crores and Rs.85.09 crores for the years 2006-07 to 2009-10. The expenses considered under this head are retirement benefits, ex-gratia,	The actuarial valuation of PPT was made by LIC during 2004, which stands at Rs.268.04 crores. In the meantime, this figure is likely to increase substantially due to increase in average monthly salary, average past service and specially the ensuing pay revision with effect from 01.01.2007. The present fund position is not

	performance reward etc. Kindly explain the necessity to project the expenditure at Rs.89.04 crores and Rs.85.09 crores for the years 2008-09 and 2009-10	sufficient for which PPT is proposing to continue the contribution for the next five years to such fund till the required fund is created. The figures have also been revised.														
(b).	Kindly clarify whether the estimated expenditure on pension represents the annual contribution to the pension/gratuity fund based on actuarial valuation or the actual/estimated disbursements during the years. If it represents the annual contribution please furnish the details of pension fund position and a copy of the actuarial valuation.	The expenditure on pension represents the annual contribution to the Pension/ gratuity fund. The actuarial valuation was made during 2004, which stands at Rs.268.04 crores as against the fund balance of Rs.178.24 crores.														
(c).	The actual disbursement of pension and other terminal dues during 2004-05, 2005-06 and 2006-07 and the estimated outgo on this count for the next three years may also be furnished.	<p>The Actual distribution and estimated outgo on account of pension & other terminal dues during 2004-05 to 2009-10 is placed below:</p> <table><tr><th>Year</th><th>Rs. in Crores</th></tr><tr><td>2004-05 (Actual)</td><td>16.16</td></tr><tr><td>2005-06 (Actual)</td><td>21.20</td></tr><tr><td>2006-07 (Actual)</td><td>18.39</td></tr><tr><td>2007-08 (Estimated)</td><td>23.00</td></tr><tr><td>2008-09 (Estimated)</td><td>25.00</td></tr><tr><td>2009-10 (Estimated)</td><td>26.00</td></tr></table>	Year	Rs. in Crores	2004-05 (Actual)	16.16	2005-06 (Actual)	21.20	2006-07 (Actual)	18.39	2007-08 (Estimated)	23.00	2008-09 (Estimated)	25.00	2009-10 (Estimated)	26.00
Year	Rs. in Crores															
2004-05 (Actual)	16.16															
2005-06 (Actual)	21.20															
2006-07 (Actual)	18.39															
2007-08 (Estimated)	23.00															
2008-09 (Estimated)	25.00															
2009-10 (Estimated)	26.00															
(d).	Although PPT has stated in letter dated 21 March 2007 that a copy of the actuarial valuation by LIC is furnished at Annexure 12 along with the justification for creation of additional amount, we have not received those details. Annexure 12 accompanying letter dated 21 March 2007, in fact, pertains to the cost statements excluding railway and estate activities.	The copy of the actuarial valuation by LIC is furnished.														
6.	Kindly confirm whether ex-gratia payment in lieu of bonus/performance reward has been included under the head salary /wages and not under F&M expenses.	The expenditure on Bonus/ performance reward has been accounted under salary and wages.														
7.	For the purpose of comparison, PPT is requested to submit in a single statement the cost details for the port as a whole for the years 2002-01 to 2005-2006.	The cost statement of Paradip Port Trust as a whole from the year 2000-01 to 2006-07 is furnished.														
8.	PPT has stated that the expenditure relating to staff quarters has not been allocated among any activity. Kindly state under which head this expenditure has been accounted for.	The expenditure relating to staff quarters has been allocated under the head Estate Maintenance in the cost statement of Estate Activity.														
9.	The foreign exchange rate considered for computation of dollar denominated tariff is Rs.44.50 per U.S. dollar. As provided under clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines the port may scale down the income projections on	The latest Rupee-Dollar exchange fluctuation has been taken into account in the current revised cost statement in respect of vessel related charges.														

	dollar denominated tariffs, taking into account the latest Rupee-Dollar exchange rate.	
10.(a).	PPT has stated that all its assets have been considered as business related assets since they all have been created for the purpose of carrying out the port activities. Assets and facilities like quarters, schools, hospital for port employees etc are not directly used in the port activities but are created for supporting the business and as per clause 2.9.7. of the revised tariff guidelines, on the cost of such business related assets, the return allowable is only at the risk free rate. It is a fact that Paradip Port Trust has in its gross block, quarters, schools, hospital etc. created for the benefit of port employees. PPT is, therefore, once again requested to classify the schedule of its assets as business assets, business related assets and social obligation assets as stipulated in clauses 2.9.5., 2.9.7. and 2.9.8. of the revised tariff guidelines and re-compute the ROCE. In case PPT fails to classify the assets as detailed herein, this Authority, for the purpose of tariff fixation, will be constrained to consider on an ad hoc basis about 10%-15% of the net block as the value of the business related assets.	The Business Related Assets have been segregated in the revised cost statement.
(b).	For the years 2007-08 onwards the risk free return is at 7.9% and the return on business assets is 16% per annum.	The rate of return on Business Assets for the year 2007-08 onwards has been taken at 16% and risk free return at 7.9%.
11 (a).	In Annexure-6 to the letter dated 21 March 2007 the list of assets to be added to the gross block amounting to Rs. 803.26 crore during 2006-07 to 2009-10 has been furnished. The details of project/feasibility reports relied upon for taking such investment decisions along with summary of recommendations contained in those reports may be furnished. Kindly confirm that the assets proposed to be created will be commissioned during the years indicated in the Annexure as the tariff guidelines specify that only fully commissioned assets would qualify for computing return on capital employed.	The additions with the gross block during 2006-07 to 2009-10 will take place as per programme. The investment decisions have been taken after necessary analysis. Reference of PIB note for the deepening project is enclosed.
(b).	As per Annexure -6 to the letter dated 21 March 2007, the total expenditure on capital dredging is Rs. 285.75 crores. In the letter dated 21 March 2007 it is however, stated that the estimate has been amended to Rs. 253.80 crores. Please amend the cost statements with the correct year-wise expenditure proposed to be incurred.	The total expenditure on capital dredging of Rs.285.75 crores includes the dredging of channel at Rs.253.80 crores and berth face at Rs.29.00 crores and some ancillary works for the projects

(c).	As per PPT, approval for Rs.154.80 crores only has been received for dredging the channel. Kindly communicate the time frame within which the work envisaged amounting to Rs.253.80 crores as per the revised estimate will be completed.	The work for Deepening of Channel will be completed as per the schedule.
(d).	From the letter dated 21 March 2007 it appears that except the projects of deepening the channel, procurement of locomotives, stacker-cum-reclaimer and oil jetty modification, other projects have not yet got any momentum. Please, therefore, review and include only those projects which will really be commissioned during the ensuing three years.	The projects included in the proposal will be commissioned as per the schedule.
(e).	It may be confirmed whether the additional facilities to be created are factored in while arriving at the designed capacity of the port. Kindly furnish a detailed computation of the capacity.	The capacity likely to be enhanced due to different projects has been taken into account while computing the capacity of the port for different years.
(f).	Likewise, the effect of additional investment on traffic growth may be brought out.	The effect on Traffic growth has been taken into account
(g).	In tandem with reduction, if any, in the capital expenditure, the provision towards depreciation may please be reduced.	There will be no effect on the depreciation.
12.	PPT has calculated the working capital based on the limits specified in clause 2.9.9. of the revised guidelines for tariff fixation. For all the years from 2004-05 to 2009-10 the working capital has been in the negative. For arriving at the capital employed, PPT has reduced the net block by the resultant negative working capital. The port is advised to consider the working capital as nil while arriving at the capital employed.	The working capital as suggested has been made Nil instead of negative.
13(a).	Kindly state when the existing estate rentals were last revised and whether PPT has initiated any proposal to review these rates.	Paradip Port Trust had last revised the estate rental during November 2006.
(b)	PPT has maintained that estate is a main source of income. However, it is noticed that this activity is in huge deficit and contributes to nearly 33% of the total deficit of the Port.	The township of Paradip Port is mainly dependent on the Port Trust since there is no other township nearby. As has already been informed earlier, the Paradip Port Trust has to maintain the township. The estate activity of Paradip Port Trust should not be considered as an operational activity, which will generate surplus. Hence, there is bound to be deficit under this head.

(c).	The Government has already issued land policy guidelines in 2004. The action taken to implement these guidelines may be explained.	The port' existing SOR was approved by TAMP in April/2000 and continuing since then. The storage plots in side the harbour area are allotted for a period of 12 months and lesser period. However, as land policy guidelines of 2004, allotment should be for a maximum period of 11 months only. Accordingly, Section-B of 2.3(1) is duly modified.
14(a)	As per clause 6.4. of the revised tariff guidelines (i) pilotage-cum-towage fee will continue to be composite and shall include one inward and one outward movement with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting/s of vessels for port convenience and (ii) only shifting at the request of vessels will attract separate shifting charges. The term "shifting" under Section-A in the draft SOR may be defined in consonance with clause 6.4. of the revised tariff guidelines	The term "shifting" in clause-A in the draft SOR has been defined in consonance with the revised tariff guidelines. Elaboration, in this regard, is made on the basis of Visakhapatnam Port SOR.
(b)	The term shifting of vessel for port convenience vide note 8 below clause 6.3 of the draft SOR needs to be elaborated. A copy of the relevant portion of the MBPT's SOR detailing shifting of vessels for port convenience is enclosed. PPT is advised to incorporate the term suitably as a note below clause 6.3 of the draft SOR.	As suggested, the term 'shifting of vessel on port convenience' is modified as per MBPT SOR.
(c).	As per the existing pilotage and towage schedule of PPT, the rates shown therein are inclusive of one inward and one outward movement and one shifting if necessary using tugs as per requirements. This implies that in the existing arrangement the cost of one shifting is included in the composite rates. Since the pilotage and towage charges proposed by PPT are inclusive of shifting charges, the port is advised to separate the shifting element and to reduce the unit rate of the composite fee correspondingly and amend the relevant conditionalities suitably. If the PPT is unable to separate the shifting element based on the mandatory movements of the vessels and the shiftings involved, this Authority would be constrained to consider that 10% of the existing composite pilotage charges is towards the shifting and the unit rate will be reduced to that extent.	Shifting of a vessel in Paradip port SOR is inclusive of one shifting, if necessary, for port convenience. It is difficult to separate shifting from the total Pilotage and Towage charge. However, the port will not resort to shifting except for port's own purpose. Hence, proportionate reduction of shifting charges as suggested by TAMP is not agreed to.

(d).	As required under clause 6.10. of the revised guidelines PPT has prescribed rates for pilotage and towage under 3 slabs. However, the rate proposed is U.S. \$0.525 for the first slab, U.S. \$ 0.520 for the second slab and U.S. \$ 0.515 for the third slab. Clause 6.10 ibid prescribes a reduction of 20% of the unit rate of the first slab for the second slab and a reduction of 30% of the unit rate of the first slab for the third slab. PPT is advised to comply with the requirements as stipulated in clause 6.10. ibid.	As required under section 6.10 of the revised tariff guidelines, separate unit rates (Second 20% less than first and third 30% less than first rate) for pilotage and towage with three separate slabs have been suggested as under:												
		<table> <tr> <th></th><th>Foreign</th><th>Coastal</th></tr> <tr> <td>Upto 30,000 GT</td><td>0.525 \$</td><td>Rs.13.86</td></tr> <tr> <td>30,001 to 60,000 GT</td><td>0.420 \$</td><td>Rs.11.09</td></tr> <tr> <td>Above 60,001 GT</td><td>0.368 \$</td><td>Rs.9.70</td></tr> </table>		Foreign	Coastal	Upto 30,000 GT	0.525 \$	Rs.13.86	30,001 to 60,000 GT	0.420 \$	Rs.11.09	Above 60,001 GT	0.368 \$	Rs.9.70
	Foreign	Coastal												
Upto 30,000 GT	0.525 \$	Rs.13.86												
30,001 to 60,000 GT	0.420 \$	Rs.11.09												
Above 60,001 GT	0.368 \$	Rs.9.70												
15.	The item wise estimated quantity of cargo to be handled in the next three years has been furnished by PPT. The port has however stated that it does not maintain separate cost statements for the various cargoes. The basis on which the proposed wharfage rates have been arrived at for different commodities may please be explained.	As informed earlier, the port does not maintain separate cost statements in respect of each and every cargo handled at this port. The total revenue generated and expenditure incurred by the port in respect of various cargoes in a year as per the existing tariff and corresponding returns are used as the basis to amend the existing tariff.												
16.	The Port has introduced a new tariff for undertaking various services for crude transshipment operations after commissioning of the SBM by IOC. It is presumed that the Single Point Mooring charges proposed to be introduced vide note (9) below clause 6.3 - Pilotage and towage - of the draft SOR is in this respect. Under this schedule, berth hire charges, pilotage, tug hire charges, port dues and pilot attendance charges have been proposed. The cost sheets detailing how the rates have been arrived at for the different services may please be furnished.	As already informed to TAMP, the operation of Single Point Mooring [SPM] has so far not commenced. The port would not be in a position to indicate the detailed cost sheet in this regard at this stage. As informed earlier, the port will be in a position to provide the cost details in this regard after commissioning and operation of the SPM.												
17.	By letter dated 15 May 2007 PPT has proposed wharfage rate for project cargo at Rs.85/- per ton (foreign) and Rs.52/- per ton (coastal). The background papers necessitating introduction of this rate in the Scale of Rates and a cost sheet substantiating the rate proposed may please be furnished. Port is also requested to furnish the quantum of this cargo handled and the amount recovered as wharfage in the last 3 years treating it as general cargo.	<p>The proposal to include a new rate for project cargo at Rs.85/- per ton for foreign cargo and Rs.52/- per ton for coastal cargo is in line with handling of steel cargo at the port, since the nature of handling of steel and project cargo is more or less same. Details of project cargo handled at the port during last three years are as under.</p> <table> <tr> <th>Year</th><th>Project Cargo</th><th>Wharfage in Rs</th></tr> <tr> <td>2004-05</td><td>2569 MT</td><td>1,33,588/-</td></tr> <tr> <td>2005-06</td><td>10075 MT</td><td>5,23,900/-</td></tr> <tr> <td>2006-07</td><td>69416MT</td><td>35,57,632/-</td></tr> </table>	Year	Project Cargo	Wharfage in Rs	2004-05	2569 MT	1,33,588/-	2005-06	10075 MT	5,23,900/-	2006-07	69416MT	35,57,632/-
Year	Project Cargo	Wharfage in Rs												
2004-05	2569 MT	1,33,588/-												
2005-06	10075 MT	5,23,900/-												
2006-07	69416MT	35,57,632/-												
18.	The wharfage rate on shrimps has been proposed at Rs.100 per MT. Kindly furnish the tonnage handled and the wharfage recovered on this commodity during the last three years.	The information with regard to Shrimp exports at this port for last three years may please be treated as NIL since the port has not handled any such cargo.												
19.	It is stated that proposing a rate of Rs.15 per ton for barging (loading and unloading) operations would attract	Barging is an occasional cargo for the port. It can be used to faster evacuation of import cargo and bring in cargo to the port for exports. Since												

	coastal cargo. Kindly state whether the rate proposed is irrespective of the nature of the cargo and no additional import/export wharfage is recoverable on such cargoes as per the wharfage schedule. The basis of arriving at the proposed rate may be furnished.	it is a promotional tariff there is no basis to arrive at this proposed rate												
20.	Port has reiterated the need to increase the rates for handling iron ore through IOHP by 16%. A cost sheet may kindly be submitted substantiating the necessity to increase the rate.	The IOHP at present operating at 136% of its capacity. Therefore, the cost statement has been prepared at this capacity utilization for the next years to come. The cost statement of IOHP is furnished.												
21.	The Port was requested to submit a cost statement exclusively on handling of POL products as it has sought a rate increase of 11% on this cargo. Although the port has stated that it has not maintained cost statements exclusively for handling POL products we request the port to furnish a cost statement with available details to enable us to consider the request.	Paradip Port Trust does not maintain separate cost data for POL products												
22.	PPT has stated that the proposed revision of unit rate from 10 sq.mtr. or part thereof to 100 sq.mtr. or part thereof would substantially reduce the unit cost for covered space rentals. Since we could not fully appreciate the impact of the above statement, the port is requested to clarify the position in detail.	The present license fee for covered space is Rs.1,000/- per month for 10 sqmtr or part thereof. By reducing the unit rate from 10 sq.mtr. to 100 sq.mtr, the rentals per one sqmtr will get reduced from Rs. 100/- to Rs. 10/-. This is intended to encourage use of more covered space at the port particularly for fertilizer and such other shed cargo.												
23.	The PPT has stated that the details of its proposal to levy five times of the monthly fees if cargo is not evacuated within 45 days of completion of discharge have been furnished in para.2.4.(xv) of the draft SOR. This para is not seen in the draft SOR. Kindly furnish the details on how many occasions during the last two years cargoes were not fully evacuated within the stipulated time or indicate the correct para in the draft SOR where this issue has been dealt with.	<p>The correct para regarding levy of additional monthly fees for delay in evacuation of import cargo is at 3.3.2 [note-ii]. During last two years the following cargoes were not evacuated from the port area within the stipulated time</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Period</th><th>Coking Coal</th><th>Non-coking coal</th><th>Hard coke</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2005-06</td><td>3.01 lakh MT</td><td>5.00 lakh MT</td><td>1.59 lakh MT</td></tr> <tr> <td>2006-07</td><td>2.12 lakh MT</td><td>2.35 lakh MT</td><td>0.91 lakh MT</td></tr> </tbody> </table>	Period	Coking Coal	Non-coking coal	Hard coke	2005-06	3.01 lakh MT	5.00 lakh MT	1.59 lakh MT	2006-07	2.12 lakh MT	2.35 lakh MT	0.91 lakh MT
Period	Coking Coal	Non-coking coal	Hard coke											
2005-06	3.01 lakh MT	5.00 lakh MT	1.59 lakh MT											
2006-07	2.12 lakh MT	2.35 lakh MT	0.91 lakh MT											
24.	The hire charges for cargo handling equipment are proposed to be increased by 14.15% to 92.30%. The port has stated that due to very low utilisation of cargo handling equipment the existing rates have been proposed to be revised upwards. It is observed from the equipment utilisation statement that the percentage of utilisation of mobile cranes, pay loaders and other equipment varies between 3.75% and 9.97% and the percentage of utilisation of shore cranes is between 26% and 32%. It is not understood how the percentage of utilisation will improve if the rates are increased. The port is requested to clarify what action it	<p>Percentage of utilization of cargo handling equipments is low at present. The port wants to increase the revenue from the use of equipments by increasing the rate of hire of equipments.</p> <p>The port's expansion plans for augmenting plants and machineries by Rs.147.45 crores during 2007-08 is in respect of IOHP and MCHP and Rs.21.25 crores in 2009-10 in respect of cranes. This includes replacement of two new ELL cranes with the existing shore cranes, which are more than 25 years old.</p>												

	proposes to take to increase the utilisation of the equipment especially when it has an ambitious plan of augmenting its plant and machinery by 147.45 crores and its cranes and vehicles by 21.25 crores during 2007-08 to 2009-10.	
25.	<p>Section D – clause 3.1.1. and clause 3.1.2. – pertains to charges for cargo of Paradip Phosphates Limited handled at fertiliser berth (I) and cargo of Indian Farmers Fertilisers Co-operative handled at fertiliser berth (II). In our letter dated 23 November 2006 it has been clarified that this Authority would accord approval only to cost based rates for use of different facilities and includes them in the Scale of Rates and the ports are at liberty to operate within the ceiling so fixed. It has also been stated therein that this Authority will not take up individual cases of bilateral agreements which the ports may enter with other organizations for allotment of berths. Despite the repeated requests of this Authority to furnish cost justification for the proposed charges to be levied for fertiliser berths I and II the port in its letter dated 21 March 2007 has stated that it has not maintained separate cost details for those two berths. At the joint hearing held on 4 June 2007 on the port's proposal for amendment to the agreement it entered with Paradip Phosphates Limited and revision of the tariff it was decided that port would obtain legal opinion on the following issues:</p> <p>(a) The decision conveyed earlier to PPT that TAMP will not go into individual agreements but will only prescribe ceiling rates in the Scale of Rates.</p> <p>(b) The effect of the stay order of the Orissa High Court on the proposal of PPT for amendment to the agreement it entered with Paradip Phosphates Limited and revision of the tariff.</p> <p>(c) Status of the arbitration award.</p> <p>As requested in this office letter dated 14 June 2007 PPT is requested to obtain the legal opinion on the above issues and communicate its stand at the earliest.</p>	A separate proposal is being submitted to TAMP with regard to charges for cargo of Paradip Phosphates Ltd. after necessary consultation with PPL.
26.	By letter dated 15 May 2007 PPT has proposed levy for supply of labour at 100% on wages on labour supplied to stevedores for all cargoes. The	A calculation sheet in respect of levy is enclosed herewith. Accordingly, the relevant section has been modified.

	proposal is to reduce the levy from 310% to 100%. When this levy was introduced, the Authority who accorded approval to such a levy and the relevant provision of the MPT Act 1963 empowering that Authority to accord approval to such a levy may please be communicated.	
27.	The port has proposed to delete the rate prescribed for floating craft of more than 500 BHP and upto 800 BHP. The acquisition and disposal details of the floating craft may be furnished.	The acquisitions of floating crafts are being made as per schedule and exact details cannot be submitted at this stage.
28.	Kindly confirm that the Railway charges proposed to be incorporated in the SOR are as per the rate sanctioned by the Railway Board. A copy of the relevant communication from the Railways may be furnished for our record.	The relevant circulars from Trunk Railways with regard to free time, haulage charges, demurrage charges and terminal charges are furnished.

8. Based on the latest information, the cost position as furnished by PPT is as follows:

Sr. No.	Details	2007-08	2008-09	2009-10	Total
1.	Surplus/deficit (Rs. in crores)	-47.23	-84.17	-94.70	-226.10
2.	Surplus/deficit as a % of operating income.	-8.34	-12.99	-12.36	-11.56% (Average)
3.	Additional revenue envisaged by the proposed Scale of Rates(Rs. in crores)	27.79	11.93	11.57	51.29

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). (a). The existing SOR of PPT was last reviewed in April 2000 based on the estimated cost position for the years 2000-01 and 2001-02. Subsequently, tariff for handling coal through Mechanical Handling Plant was fixed in December 2001 based on the traffic projections for 2001-02 and 2002-03 and by Order dated 15 March 2005 this tariff was allowed to continue up to 31 March 2006 based on the projections for 2004-05 and 2005-06. In between, wharfage charges for Carbon Ferro Chrome was fixed in June 2001, container handling charges approved in September 2003 and wharfage for manual shipment of iron ore fixed in June 2005. PPT has furnished an analysis of the variations in the physical and financial performance for the years 2000-01 and 2001-02. As per the analysis against the combined throughput of 31.50 M.T estimated for 2000-01 and 2001-02, the actual cargo handled by PPT stood at 41.03 M.T., an increase of 30.25%. Against the estimated operating income of Rs.406.13 crores for the two years, the actual operating income realised was Rs.559.33 crores registering an increase of 37.72%. The corresponding operating expenditure although estimated at Rs.288.18 crores, went upto Rs.354.16 crores, an increase of 22.89%. The Finance and Miscellaneous income estimated at Rs.8 crores went upto Rs.21.50

crores. The Finance and Miscellaneous expenditure estimated at Rs.22.10 crores increased to Rs.35.42 crores. Against the aggregate estimated capital employed of Rs.836.20 crores, the actual capital employed stood at Rs.918.20. The capacity utilisation was 154.86% in 2000-01 and 80.56% in 2001-02. After adjusting for capacity utilisation and providing a return of 19.50% per annum on the capital employed the PPT made a net surplus of Rs.29.82 crores during 2000-01 and 2001-02 against the estimated net deficit of Rs.60.20 crores.

- (b). A review has been carried out for the succeeding five years 2002-03, 2003-04, 2004-05, 2005-06 and 2006-07 during which period the rate approved in April 2000 continued as PPT did not come with a proposal for comprehensive revision after the initial tariff validity period of 2 years, as was the case then. The aggregate operating income and operating expenditure for the five years amounted to Rs.2375.60 crores and Rs.1208.76 crores respectively. The finance and miscellaneous income aggregated Rs.90.21 crores. Excluding the interest on loans, but considering the yearly contribution to the pension fund actually made, the F&M expenditure aggregated to Rs.230.70 crores. The capital employed for the years 2002-03 to 2006-07 is reported at Rs.1199.20 crores, Rs.1185.35 crores, Rs.1397.56 crores, Rs.1424.03 crores and Rs.1444.85 crores respectively. The capacity utilisation stood at 74.45%, 66.43%, 77.18%, 84.87% and 74.94% during 2002-03 to 2006-07. After adjusting for capacity utilisation and allowing a return at 18.5% for 2002-03 and 2003-04, 17.5% for 2004-05 and 15% for 2005-06 and 2006-07, the port has registered an aggregate surplus of Rs.110.50 crores during the five years 2002-03 to 2006-07. The analysis reveals that during the seven years 2000-01 to 2006-07, the port has made a net surplus of Rs.140.32 crores over and above the admissible return on capital employed. Following the general principles applied, this amount should be set off in the tariff to be fixed now. Nevertheless, the PPT has reported uncovered pension fund requirement which is proposed to be augmented through the revenues of future period. Instead of allowing such set off and augmentation of the fund, it may be appropriate to transfer the past surplus to the pension fund and free the future tariff from this burden. Therefore, the past surplus of Rs.140.32 crores has been considered towards the requirement of augmenting the pension fund of the port and hence no adjustment of the surplus earned has been carried out while carrying out the rate analysis for the years 2007-08 to 2009-10.
- (ii). As per the 2003-04 annual accounts of the port, the pension fund as on 31 March 2004 stood at Rs.204.27 crores. The port during 2004-05 to 2006-07 had further contributed Rs.180 crores to the fund. After meeting the aggregate pension liability Rs.37.36 crores for the years 2005-06 and 2006-07 the balance of the pension fund as on 1.4.2007 stood at Rs.346.91 crores. The port has reported that pension liability as of May 2004 is Rs.268.04 crores and the fund is to be augmented by Rs.160 crores in the next 3 years. The interest earned and the past surpluses to be transferred are expected to take care of the Pension Fund requirement upto 31.3.2010. Further contribution to the pension fund is discussed in sub para (vii) that follows.
- (iii). The revised tariff guidelines stipulate a tariff validity cycle of three years. The tariff proposal filed by PPT in October 2005 contained projections for the three years 2006-07, 2007-08 and 2008-09. Since the revised tariff to be approved would spill over to 2009-10, PPT was requested to furnish the cost estimates for 2009-10 also. While furnishing the details of 2009-10, the port has revised the cost statements submitted by it earlier. The amended cost statements furnished by PPT are considered in this analysis.
- (iv). (a). While submitting the proposal in October 2005, the port had estimated to handle 35.39 Million Metric Tonnes (MT) per year for the three years of

2006-07 to 2008-09. The port has subsequently modified its projection. The actual traffic of 2006-07 was 38.52 MT. For 2007-08, 2008-09 and 2009-10 the port has projected the traffic at 48.12 MT, 52.60 MT, and 57.70 MT respectively. The revised cargo-wise traffic projection reported by the port for the purpose of tariff fixation is as under:

(in Million Metric Tonnes)

Commodity	2006-07 Actual	2007-08	2008-09	2009-10
POL	1.37	9.00	11.00	12.50
Iron Ore	11.88	11.50	12.00	13.00
Thermal Coal	10.51	9.00	10.00	11.00
Coaking coal	6.20	11.00	11.50	12.00
Others	8.56	7.62	8.10	9.20
TOTAL	38.52	48.12	52.60	57.70

- (b). The traffic handled in 2006-07 is 38.52 MT. It is observed that compared to the actual traffic of 2006-07 (MT) the projections for 2007-08, 2008-09 and 2009-10 are higher by 24.92 %, 36.55 % and 49.79 % respectively. The anticipated additional traffic is in POL and coaking coal. According to the port, the POL traffic will commence as soon as the SBM facility is commissioned by the Indian Oil Corporation Ltd. The port is also confident that the commissioning of few steel plants in the hinterland would substantially increase the handling of coaking coal at its berths.
- (c). The traffic projections furnished by PPT in the cost statements for 2007-08 to 2009-2010 are relied upon for the purpose of this analysis. Nevertheless, if any undue advantage is found to have accrued to the PPT due to wrong estimation, adjustment will be made in the tariff at the time of next review of tariff in line with the revised tariff guidelines.
- (v). (a). The operating income for the port as a whole at actuals for 2006-07 stood at Rs.596.75 crores. The operating income for 2007-08 to 2009-10 has been estimated at Rs.566.09 crores, Rs.648.13 crores and Rs.709.09 crores respectively. The port, despite repeated requests, has not furnished the details of the income projected with supporting working sheets. The income projection as furnished by the port has been considered for the rate analysis. The operating income projected for these three years is not in direct proportion with the higher traffic projected for those years as according to the port (i) the substantial increase expected in POL volume would only increase the revenue marginally, (ii) the anticipated reduction in thermal coal in 2007-08 would result in substantial reduction in revenue and (iii) the vessel related income is expected to fall due to the strengthening of the Rupee against the U.S. \$
- (b). While estimating the vessel related income PPT has considered the exchange rate of 1 US\$ = Rs.40.05. The exchange rate at the time of finalizing this analysis is around 1 US\$ = Rs.40.98. Based on this rate, the operating income of the vessel related activity has been increased by Rs.2.74 crores, Rs.3.65 crores and Rs.3.83 crores respectively, for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10 since as per Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines income projections should take into account effect of foreign exchange fluctuations of income from dollar denominated tariff items. Port has indicated that on an average about 72% of the income from vessel related activity is generated from dollar denominated tariff items (rates for foreign going vessels) and the balance from coastal vessels. Although storage fees on cargo containers is also dollar denominated, no adjustment in this regard is carried out since the number of containers handled at the port is only marginal (about 3400

TEUs per year) and PPT has not furnished the container storage income separately.

- (c). According to clauses 4.3 and 6.1.2 of the revised tariff guidelines coastal cargo/container/vessel related charges should not exceed 60% of the normal cargo/container/vessel related charges. The revised guidelines do not permit restatement of coastal rates with reference to prevailing exchange rate at the time of each general revision of Scale of Rates. The objective is to ensure that the coastal vessels are not burdened periodically on account of the accumulated effect of fluctuation in the exchange rate. PPT has proposed concessional tariff for coastal vessels / cargo not exceeding 60% of the tariff prescribed for normal cargo/container/foreign-going vessels in line with the revised tariff guidelines. At the last review of rates in April 2000, the exchange rate considered was 1 U.S. \$ = Rs.43.80. The exchange rate presently prevailing is 1 U.S. \$ = Rs.40.98. Unless restatement of the tariff is resorted to, the policy of allowing the stated level of concession to coastal category cannot be implemented. Therefore, the coastal vessel rates are adjusted with reference to the prevailing exchange rate.
- (d). The port has confirmed that since it has not awarded any BOT contract no income is recoverable by way of royalty or revenue share.
- (vi). The port has projected the F&M income for 2007-08 to 2009-10 at Rs.5.96 crores, Rs.13.00 crores and Rs.15.00 crores respectively. The higher projection for 2008-09 and 2009-10, compared to that of 2007-08, is due to the inclusion of sundry receipts of Rs.9.04 crores (2008-09) and Rs.10.05 crores (2009-10) and dock permit fees of Rs.3.21 crores (2008-09) and Rs.3.56 crores (2009-10) respectively. Since the port in its letter of 11 September 2007 has proposed inter alia not to levy dock permit fees in certain cases, the amounts of Rs. 3.21 crores and Rs. 3.56 crores for 2008-09 and 2009-10 have been reduced from the F&M income of those two years.
- (vii). PPT has projected the F&M expenditure for the years 2007-08 to 2009-10 at Rs.41.03 crores, Rs.68.00 crores and Rs.60.00 crores respectively which includes contribution to pension fund at Rs.40 crores, Rs. 60 crores, and Rs.60 crores respectively. The port informs that it would be necessary to augment the fund by Rs.160 crores during the ensuing three years. As already stated in sub para 1 (b) above, Rs.140.32 crores being the net surplus earned during 2000-01 to 2006-07 has been considered towards augmenting the pension fund. Hence, it is not necessary to include contribution to pension fund at Rs.40 crores, Rs.60 crores and Rs.60 crores respectively during the next three years as proposed by the port. For meeting the current liabilities an ad hoc contribution of Rs.10 crores per year has been considered in the absence of working sheets revealing the exact contribution per year required in this respect. The F & M expenditure for these three years has been recast by restricting the pension liability as mentioned herein.
- (viii). The operating cost (excluding depreciation) during 2006-07 amounted to Rs.233.44 crores. Initially the port had estimated the operating cost for 2007-08 to 2009-10 at Rs. 259.86 crores, Rs. 405.48 crores and Rs. 447.41 crores respectively. The port was advised, as prescribed under clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines, to project the expenditure in line with traffic adjusted for price fluctuation with reference to current movement of wholesale price index for all commodities announced by the Ministry of Finance, Government of India. According to the advice, the port revised the operating cost for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10 at Rs.274.95 crores, Rs.305.96 crores and Rs.341.05 crores respectively. Since the port has not indicated separately the fixed and variable components of the operating cost, it is assumed that the ports estimated expenditure falls within the tariff guidelines referred to above after considering the

estimated cargo to be handled in the three years of 2007-08 to 2009-10 at 48.12 MMT, 52.60 MMT and 57.70 MMT.

- (ix). As per clause 2.6.2. of the revised tariff guidelines manning scale/datum for different services has to be reckoned at the levels followed by port based on various settlements. It also states that with the technological changes in operation, the port should take necessary action to conduct time and motion study and regularly adjust manning scale/datum accordingly after due process of law. When the attention of the port was drawn to this clause, it informed that a high power committee was constituted by the Supreme Court of India to regulate the service conditions of the unlisted workers and based on the study carried out by the Committee the manning scale and incentive rates for various cargo loading/unloading operations, approved by the Government of India, has been implemented since June 1994. Since the incentive scheme in operation in the port is fixed as early as in 1994 the Authority reiterates that the port should take necessary action as contained in clause 2.6.2. of the revised tariff guidelines.
- (x). The capital employed considered by PPT for the years 2007-08 to 2009-2010 is at Rs.1598.72 crores, Rs.1962.13 crores and Rs.2207.14 crores respectively. These include additions to the net block during 2007-08 to 2009-10 at Rs.155 crores, and Rs.373 crores and Rs.252 crores respectively as detailed below:

Rs.in crores.

Particulars	2007-08	2008-09	2009-10	Total
(i) Stacking yard	10	62	15	87
(iii) Capital Dredging	110	93	82	285
(iv) Plant & Machinery	20	85	42	147
(vi) Wharves, roads, boundaries		29	30	59
(vii) Flotilla and floating crafts.	10	35	-	45
(viii) Docks, sea walls, piers and navigational aids.	-	24	50	74
(ix) Cranes and vehicles	5	16	-	21
(x) Installation for water, electricity, telecom and fire fighting	-	9	10	19
(xd) Railway and rolling stock	-	20	23	43
TOTAL	155	373	252	780

The port had categorically informed that all the capital addition envisaged will be completed within the time frame indicated above. PPT has, however, subsequently informed that the assets that will be completed and commissioned with in the next three years will only be Rs. 132 crores Rs. 229 crores and Rs. 232 crores respectively. Since the tariff guidelines specify that only fully commissioned assets can be considered for computing return on capital employed, Rs. 23 crores, Rs. 144 crores and Rs. 20 crores have been excluded from the estimated net block of 2007-08, 2008-09 and 2009-2010 respectively furnished earlier by the port. The PPT has envisaged an aggregate expenditure of Rs.285 crores during the ensuing three years for deepening the channel (Rs.253 crores) and improving the berth face (Rs.32 crores). The port has informed that approval has been received in this respect for an amount of Rs.155 crores and for the revised cost estimate of Rs.253 crores the approval of the PIB is being sought. For determining the capital employed the expenditure on dredging and improving the berth face has been restricted at Rs.155 crores. Considering the time element involved for completion of such projects, the capital expenditure of Rs.155 crores has been included for the year 2009-10. In case this project gets completed earlier to 2009-10, the PPT has the option to submit suitable proposal for an ahead of schedule review of the tariff at least 3 months prior to the likely completion of the project. Subject to the above adjustments, revised estimates of capital employed of Rs.1465.72 crores, Rs.1725.10 crores and Rs.2260.14 crores for 2007-08, 2008-09 and 2009-10 respectively are considered in this analysis.

- (xi) The depreciation provided by the port for the years 2007-08 to 2009-10 amounts to Rs.54.28 crores, Rs.64.19 crores and Rs.71.39 crores respectively. The port scaled down the addition to the net block during these years from Rs.780 crores to Rs.593 crores. When requested to reduce the provision towards depreciation in tandem with the reduction in capital expenditure, the port replied that there will be no effect on the quantum of depreciation to be provided. Further the project cost to be incurred during the ensuing three years for deepening the channel envisaged by the port at Rs.285 crores, has been restricted at Rs.155 crores and considered to be incurred in the last year, i.e. 2009-10. Though it is felt that the provision for depreciation made by the port has to be reduced in tandem with the reduction in capital expenditure, for want of required details from the port, no modification has been made while carrying out the cost analysis.
- (xii) The revised tariff guidelines stipulate that return on capital employed allowed should be linked to the utilization factor of the capacity of the port. The PPT has assessed the capacity of the port at 56.40 million tonnes for 2007-08 and 71.40 million tonnes for the years 2008-09 and 2009-10. When traffic estimated by the PPT for the relevant three years is compared with the assessed capacity, it is seen that the port will be operating at 85.32%, 73.67% and 80.81% capacity in 2007-08, 2008-09 and 2009-2010 respectively. It can thus be presumed that the prescribed minimum capacity utilisation limit of 60% as cut off level for allowing the maximum permissible ROCE would be achieved by PPT.
- (xiii) The Port has confirmed that its business related assets amount to Rs. 83.93 crores, Rs. 76.96 crores and Rs. 75.21 crores respectively for the years 2007-08 to 2009-10 and that it has no social obligation assets. A return at risk free rate of 7.9% is allowed on the business related assets and the balance business assets have been allowed a return of 16%.
- (xiv) (a) Subject to the above discussion the cost statements have been modified. The modified cost statements are attached as Annex-I (a) to I (e).
- (xiv) (b) The summarised position of the results disclosed by the cost statements is given in the table below:

Sr. No	Particulars	Operating Income (Rs. in crores)				Surplus (+)/Deficit (-) as per cost statement (Rs. in crores)				Surplus (+)/Deficit (-) as percentage of Operating Income			
		2007-08	2008-09	2009-10	Total	2007-08	2008-09	2009-10	Total	2007-08	2008-09	2009-10	Average
1.	Cargo Handling activity	364.77	410.24	446.11	1221.12	7.0	18.59	12.87	38.47	1.92	4.53	2.89	3.11
2.	Vessel related activity	122.61	152.04	168.85	443.50	9.49	-1.56	-49.14	-41.21	7.74	-1.03	-29.10	-7.46
3.	Railway	65.79	72.84	79.90	218.53	23.62	22.52	21.68	67.82	35.90	30.92	27.14	31.32
4.	Estate	15.65	16.46	18.06	50.17	-33.33	-36.12	-39.04	-108.49	-212.98	-219.49	-216.17	-216.21
5.	Port as a whole	568.83	651.58	712.92	1933.32	6.79	3.43	-53.62	-43.40	1.19	0.53	-7.52	-1.93

- (c) The activity-wise additional revenue generation applying the proposed percentage of increase in rates on the estimated level of traffic as furnished by the port is as follows:

Sl. No.	Activity	Additional Income (Rs. in crores)			
		2007-08	2008-09	2009-10	Total
1.	Cargo handling	27.79	11.93	11.57	51.29
2.	Vessel related activity	--	--	--	--
3.	Railway	--	--	--	--
4.	Estate activity	--	--	--	--
5.	Total	27.79	11.93	11.57	51.29

- (xv). (a). PPT has not proposed any revision in activities other than cargo handling. Under cargo handling activity the port has proposed (i) increase at different percentages in wharfage on coal / coke, iron ore, cement, aluminum ingots, fish and POL and products having a flash point above 23°C (ii) decrease at different percentages in wharfage on all other commodities except in respect of mechanical handling of coal and foodgrains, oil seeds, cereals, pulses, edible oil, etc. (iii) increase in rates for allotment of area at open stack yard (iv) increase in the hire charges for cargo handling equipment and (v) increase in weighment charges at private weigh bridges inside the docks. The proposed increase in wharfage rates requires to be justified in terms of the revised tariff guidelines with reference to the cost position obtaining at the PPT.
- (b). The estimated financial position at the existing level of tariff for the port as a whole shows an aggregate deficit of Rs.43.40 crores for the three years of 2007-08, 2008-09 and 2009-10. The targeted additional revenue generation of Rs. 51.29 crores through the proposed revision in cargo related charges. The cargo handling activity shows an aggregate surplus of Rs.38.47 crores. This activity along with railway activity, in fact, cross subsidises the vessel related activity and estate activity which are in deficit. It is the stated position of the Authority that the financial position of the port as a whole and for each activity be considered while determining the extent of revision in tariff while ensuring that surplus activity is not burdened beyond the existing level. The port has sought to generate an additional income of Rs.51.29 crores from the cargo handling activity by revising the rates upwards in some items, downward in some other items and maintaining the existing rates on the balance items. Since the cargo handling activity shows a surplus, any increase in wharfage rate beyond the existing level is not permissible as per the revised tariff guidelines. This Authority, however, approves reduction in tariff on such items of cargo where the port has proposed reduction. The port has not quantified separately the estimated reduction in wharfage revenue sequel to its proposal to reduce the wharfage rates in few items. However, it can be concluded that reduction in revenue on this count will be well within the net aggregate surplus of Rs.38.47 crores under cargo handling activity. This Authority, therefore, does not approve any reduction in wharfage on items other than on those the port has proposed reductions.
- (c). The vessel related activity shows an aggregate deficit of Rs. 41.21 crores. For want of data from the port, we are not in a position to analyse the sub-activity wise (the berthing activity, port dues activity, pilotage activity, water supply service etc) surplus /deficit details. The port has, however, not proposed any rate revision under this activity.
- (d). The Railway activity shows an aggregate surplus of Rs 67.82 crores. The port has informed that the rate revision under this activity was carried out by the Railway Board in June 2006.
- (e). The estate related activity shows an aggregate deficit of Rs.108.49 crores. The present proposal of PPT, however, does not envisage any rate revision under this activity.
- (xvi). The cost position is based on the estimates of PPT which contain many gaps. The port has not furnished the income estimates for the years 2007-08 to 2009-10 with supporting documents and workings. For want of required details from the port, while carrying out the cost analysis, the depreciation provision made by it has been accepted without any modification. Further, the port has not quantified the reduction in revenue sequel to its proposal to reduce the wharfage rates in few commodities. In fact, the proposal approved by the Board of Trustees does not indicate any anticipated increase or reduction in revenue. The port trust should strive to improve productivity / efficiency of operation and initiate a serious cost

reduction drive. The port should also continue to review utilisation of its various facilities and dispose off all the obsolete and dead assets at the earliest to reduce its capital cost as well as overheads. Such action will go to improve the financial position.

- (xvii). Since suitable amendments as prescribed in clause 6.4 of the revised tariff guidelines have been carried out to the pilotage and towage schedule the existing definition for 'shifting' provided at Section A of the Scale of Rates, is deleted.
- (xviii). At the request of this Authority, the port has incorporated in the SOR the standard provisions relating to payment of interest on delayed payments /refunds and recovery of dollar denominated tariff vide clauses 2.18.1 to 2.18.4 and 2.19.1 to 2.19.3, respectively of the revised tariff guidelines. As advised by this Authority, the port has incorporated in the SOR the conditionalities as required under the revised tariff guidelines.
- (xix). The relevant conditionalities governing concession to coastal vessel/cargo/container as prescribed in Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 7 January 2005 and subsequent amendment dated 15 January 2005 have been included under general terms and conditions.
- (xx). Although the port has confirmed that the wharfage charges have been proposed based on the cost of handling and special care required to be taken while handling and storage of cargo as prescribed in clause 4.2.2 of the revised tariff guidelines, no analysis to support this assertion is made available to this Authority.
- (xxi). The wharfage charges on the commodities like coal/coke, Iron ore, cement, aluminum ingots, POL and products having a flash point above 23°C and fish has been proposed to be increased by different percentages. Reduction in rates has been proposed on all other commodities except in respect of mechanical handling of coal and food grains, oil seeds, cereals, pulses edible oil etc. The port was requested to furnish the basis on which the proposed wharfage rates have been arrived at with cost details along with the estimated quantity of cargo to be handled in the next three years and the income expected to be generated therefrom. The port replied that it has not maintained separate cargo-wise cost statements and the total revenue generated and expenditure incurred are used as the basis for seeking the rate revision. For the reasons elaborated in para (xv) (b) above this Authority does not approve to any increase in tariff of any of the commodities but approves the reduction in rates on such items as proposed by the port.
- (xxii). The port has proposed to continue the existing rate for handling coal through MCHP as it was revised as recent as in March 2005. On request the port has submitted the relevant cost details. As per the cost statement this activity would result in a net deficit of Rs. 1.19 crores during 2007-08 to 2009-10 after providing 16% return on capital employed. This Authority, therefore, accords approval to the continuance of the existing rate.
- (xxiii). PPT has proposed to increase by 16% the rate applicable to handling of iron ore through IOHP stating that about Rs. 22 crores have been spent on lengthening the berth, replacing a stacker reclaimer and on upgradation of the IOHP. Since the Port has stated that the average throughput of the plant has increased from 16000 to 20000 tonnes per day it was requested to review whether the improved throughput in itself would not compensate the port for the investments stated to have been made. The port reiterated that the increased throughput will grossly be inadequate to compensate the investment already made. On request the port has submitted a statement furnishing the cost details for the last three years and the projection for the ensuing three years. Although the statement reveals that the IOHP activity would entail a net deficit of Rs.22.10 crores during the next three years, this Authority accords approval to the continuance of the existing rate since

the cargo handling activity shows a surplus of Rs. 38.4 crores during the ensuing three years.

- (xxiv). Presently, on POL having flash point of 23°C and above the wharfage levied is at Rs.45 per tonne upto 2.00 MTPA and Rs.42 per tonne above 2.00 MTPA. The port has proposed to revise the tariff to Rs.50 per tonne and Rs.45 per tonne respectively. On products having flash point of less than 23°C the port has proposed to reduce the existing wharfage from Rs.150 to Rs.80 per tonne. PPT has stated that the investment of Rs.50 crores made in creation of the oil jetty is being underused to the extent of 83% and to make good the loss a rate increase of 11% on POL products having flash point above 23°C is warranted. PPT was requested to submit a cost statement exclusively on handling of the POL products with details of capacity of the jetty and the extent of its utilization. The port has replied that the present capacity utilisation is about 25% and cost statement exclusively for handling POL product is not maintained. Since the cargo handling activity reveals a surplus, this Authority accords approval to the reduction proposed but to retain the existing rates in other items of POL cargo.
- (xxv). (a). The existing SOR contains separate charges for cargo of Paradeep Phosphates Limited handled at fertiliser berth (i) and cargo of Indian Farmers Fertilisers Co-operative handled at fertiliser berth (ii). PPT has proposed to revise the cargo related charges for fertiliser raw materials handled in Paradeep Phosphates Ltd's captive berths stating that the rates for cargo handled at PPL's berth need to be made on par with cargo handled in IFFCO berth. Port has also proposed to introduce amendments to the existing agreement dated 3 August 1985 entered into with PPL regarding minimum guarantee, periodical review of fixed berth charges etc. Port informed that the agreement contains a clause that consolidated cargo charges can be revised by mutual consent and there is no provision of minimum guaranteed throughput in the present agreement.
- (b). PPT was informed that subsequent to the Notification of the revised tariff guidelines dated 31 March 2005, except in the case of authorization under Section 42 of the MPT Act, 1963, this Authority will not take up individual cases of bilateral agreements which the ports may enter with other organizations for allotment of berths. Port was also informed that this Authority would hence forth accord approval only to cost based rates for use of different facilities and include them in the Scale of Rates and the ports are at liberty to operate with in the ceiling so fixed. PPT was advised to furnish cost justification for the proposed charges to be levied for Fertilizer Berths I and II allotted to PPL and IFFCO to enable us to analyze the differential rates proposed for the two berths. Despite the repeated requests to furnish cost justification for the proposed charges to be levied for the fertiliser berths, the port has stated that it has not maintained separate cost details for those two berths. At the joint hearing held on 4 June 2007 on the port's proposal for amendment to the agreement it entered with Paradeep Phosphates Limited and revision of the tariff it was decided that the port would obtain legal opinion on the following issues:
- (i). The decision conveyed earlier by TAMP to PPT that it will not go into individual agreements but will only prescribe ceiling rates in the Scale of Rates.
 - (ii). The effect of the stay order of the Orissa High Court on the proposal of PPT for amendment to the agreement it entered with Paradeep Phosphates Limited and revision of the tariff.
 - (iii). Status of the arbitration award pronounced on 1 December 2002 by the Joint Secretary, Legal Advisor, Ministry of Public Enterprise, Government of India.

- (c). When port was reminded to comply with the above requirements it informed that a separate proposal is being submitted with regard to charges for cargo of Paradeep Phosphates Limited after necessary consultation with the PPL.
- (d). Till such time an agreed proposal is filed and disposed off by this Authority, the existing arrangement, subject to the Orders by the competent authorities in the litigation between the parties, will apply.
- (xxvi). The initial proposal to introduce a new levy Re. 0.50 per ton towards removal of residual ~~sludges~~ was subsequently withdrawn by PPT apparently as a sequel to the objections raised by MMTC, Paradip Port Stevedores Association, Tata Steel, TNEB and Federation of Indian Mineral Industries.
- (xxvii). The port has proposed to delete the lighterage levy provided in the existing SOR stating that the barging service proposed to be introduced is in lieu of the lighterage activity. The port has clarified that there is no financial implication in discontinuing the service since no cargo is handled through lighterage operation. This Authority, therefore, accords approval to the proposal.
- (xxviii). The wharfage rate for commodity shrimp has been proposed at Rs.100 per MT instead of the existing levy at 0.30% advalorem. Port was requested to justify the proposed rate with appropriate cost sheet. Port informed that no separate cost statement is maintained cargo wise but the rate of Rs.100 per MT has been proposed as shrimp is a high value cargo. When the data regarding the tonnage handled and wharfage recovered on this commodity was sought the port replied that it has not handled this cargo during the last three years. Although the port makes contradictory statements, this Authority endorses the proposal to prescribe a rate per tonne instead of the existing advalorem wharfage rate, a rationalization which is envisaged in the revised tariff guidelines. For want of required data from the port and the port having not handled the shrimp cargo in the last three years, this Authority prescribes the wharfage rate for this commodity on par with all other types of fish.
- (xxix). The port was requested to submit a working sheet detailing how the new rate of Rs. 15 per MT for barging (to load/unload cargo to and from barges) has been proposed under wharfage schedule. The port has confirmed that the rate proposed is for coastal cargo and being a promotional tariff there is no basis to arrive at the proposed rate. The port has not submitted any working sheet showing the financial implication of introducing this service. Since no separate wharfage charges will be leviable and the rate proposed is much lower than all the other existing wharfage rates, this Authority accords approval to the port's proposal.
- (xxx). Since project cargo has not been specifically categorized under the wharfage schedule, PPT presently levies Rs. 52 per ton thereon treating it as a general cargo. The port has proposed to recover wharfage on this commodity at Rs. 85 per ton. Although the port has not furnished the cost details and the volume of handling of this commodity, this Authority accords approval to the port's proposal considering the fact that the practice of classifying project materials as a separate cargo group with higher wharfage as compared to general cargo is prevalent at some other major ports.
- (xxxi). As prescribed in clause 5.5.1 of the revised tariff guidelines PPT was advised to prescribe charges for transshipment containers at rates not exceeding 1.5 times the handling charges for the normal containers. Stating that no transshipment of containers takes place, the port has not agreed to the suggestion. Nevertheless, to take care of the contingencies, a clause has been provided in the SOR stating that handling charges for transshipment containers will be at 1.5 times the handling charges for the normal handling operation in loading or unloading cycle.

- (xxxii). The port has proposed to continue the levy of demurrage on cargo in containers in addition to dwell time charges on containers. While approving the tariff structure for container handling, by Order dated 10 September 2003, PPT had been advised to prescribe a consolidated dwell time charge for container and containerized cargo. Further, as per clause 5.6.2 of the revised guidelines, demurrage on containerized cargo should not be charged in addition to the licence (storage) fees on containers unless special grounds exist for doing so. When requested to spell out the special circumstances that exist in support for levy of demurrage on cargo in containers in addition to dwell time charges the port has stated that only about 150 empty containers are imported and they are exported after a month with loaded export cargo and in fact no demurrage accrues on containerized cargo. The request of the port to allow the existing tariff arrangement to continue is acceded to for this tariff validity period with a condition that the port should adjust this tariff item as per the revised tariff guidelines at the time of the next tariff review.
- (xxxiii). Presently, on POL transshipment through Single Buoy Mooring (SBM) constructed by operators within port limits Rs.15 per MT is levied as wharfage. The Authority had earlier advised PPT to prescribe a consolidated rate for crude oil transshipment operation to be levied when the Indian Oil Corporation (IOC) commissions its SBM. For the operation of SBM of IOC to be commissioned shortly PPT has however proposed a wharfage rate of Rs. 10 per MT, apart from recovery of separate berth hire charges, pilotage, tug hire charges, port dues and pilot attendance charges. The charges proposed in respect of berth hire, pilotage and tug hire are roughly at 50% of the charges payable by normal cargo vessels. The port dues proposed is on par with other cargo vessels. The pilot attendance charges are proposed at 76% of the charges payable by other vessels. The port was requested to furnish the cost statement detailing how these different rates have been arrived at. In reply the port has stated that the operation of Single Buoy Mooring has not yet commenced and it would be in a position to provide the cost details only after the commissioning and operation of the SBM. At the joint hearing the IOC suggested a wharfage rate of Rs. 5 to Rs. 6 per MT. PPT has informed that since no mutually agreed wharfage rate could be reached this Authority may approve a rate falling between Rs.6 and Rs. 10 per MT. In the absence of cost details it is difficult to approve the rates in respect of the charges for Single Buoy Mooring with any degree of accuracy. At Kandla where crude oil transaction is mainly taking place through transshipment the wharfage levied is Rs. 12 per MT. Since rate should be available when IOC commences its operation, this Authority accords ad hoc approval to a wharfage rate of Rs.8 per MT in addition to the levy of full port dues and concessional levy of charges as proposed by the port towards berth hire, pilotage, pilot attendance and tug hire. Simultaneously, the port is instructed to submit a suitable cost based proposal in this regard within six months of the commissioning of the SBM by IOC.
- (xxxiv). The existing rates for open stack-yard and covered space have been proposed to be increased by 50% to 260%. Port was requested to justify the increase with cost details. The PPT informed that separate cost table is not maintained in this regard. The port, however, stated that it has spent more than Rs.5 crores to create additional storage space to accommodate more cargo and the proposed increase is to recover the cost of investment. The MMTC, Tata Steel, SAIL, TNEB and Federation of Indian Mineral Industries have objected to the increase proposed citing various reasons. Since the cargo handling activity reveals a surplus this Authority accords approval to the retention of the existing rates.
- (xxxv). In the existing arrangement the license fee for 10 sq.mtr. of covered space is Rs.1000/- per month or part thereof. The port has proposed a rate of Rs.3600/- per month for 100 sq.mtr. or part thereof. The port was requested to elucidate the circumstances under which it has proposed a reduction in rate to the extent of 64%. Port has replied that since fertilisers and food grains are not presently handled at the port the covered space remains underutilized. Reduction in the unit

rate according to the port would increase the utilisation of the covered space. For the reasons advanced by the port, approval is accorded to the proposal.

- (xxxvi). The port has proposed to levy penal license fee if imported coking coal, non-coking coal and all types of coke are not evacuated within 60 days of occupation of the area allotted. The port proposes to levy at double the normal plot rent for occupation within 60 to 120 days, at 3 times the normal rent between 120 to 180 days and 4 times the normal rent beyond 180 days. The port has stated that on an average during 2005-06 and 2006-07, 2, 56,000 M.T coking coal, 3, 67,000 M.T. non-coking coal, and 1, 25,000 M.T. hard coke were not evacuated from the port area within the stipulated time. The Indian Charge Chrome Limited, Tata Steel and Federation of Indian Mineral Industries have raised their concern over the proposed increase stating that it would add to their cost. In January 2005, PPT had submitted a proposal to levy penalty for inordinate delay in evacuation of imported coke and coking coal from the port. The proposal was to levy a per tonne penalty if the stated cargoes are not evacuated within 45 days of landing. Since the purpose was to ensure the optimum utilisation of the operational area, this Authority unreservedly endorsed the port's proposal. However, in the Order dated 15 June 2005 passed (in case No.TAMP/29/2005-PPT) this Authority rejected the proposal as clause 4.6 of the revised tariff guidelines did not permit levy of demurrage on cargo stored in the operational area leased/licensed on rental to users. In the said Order this Authority advised the port to prescribe a suitable levy that would fall in line with the general principles followed. Presently the port has proposed to levy a penal plot rental on the area occupied. Since it is necessary to maintain congestion free port area to improve productivity of the vessels, this Authority approves the penal levy at double the plot rent if the coking coal, non-coking coal and types of coke are not evacuated within 90 days of the area allotted.
- (xxxvii). The percentage of utilisation of mobile cranes, pay loaders and other equipment varies between 3.75% and 9.97% and the percentage of utilisation of shore cranes is between 26% and 32%. Port has proposed to increase the hire charges for cargo handling equipment by 14.15% to 92.30% due to their very low utilisation. The port was requested to clarify how the percentage of utilisation will improve if the rates are increased. In reply Port has stated that it wants to increase the revenue by increasing the rate of hire of equipment. Since the cargo handling activity shows surplus this Authority accords approval to the continuance of the existing rate.
- (xxxviii). New rates have been proposed for '75 MT mobile crane', '20 MT ELL crane', '15 cu grab', Survey launch ML Laxmi and for Survey equipment. Port, on request, has submitted the working sheets in the prescribed format. This Authority accords approval to the incorporation of the new rates in the SOR.
- (xxxix). The port has proposed to delete the rate prescribed for launch in the range of 500 BHP to 800 BHP stating that there is no serviceable floating craft in use between 500 BHP to 800 BHP. Although the acquisition and disposal details of the launch were not furnished, the port's proposal to delete the rate is approved.
- (xL). Several conditionalities such as recovery of cost of damage to the hired equipment, dealing with Workmen's Compensation Act etc. stipulated in the existing SOR for hire of floating crafts are purely administrative in nature. Port was therefore requested to review all the existing conditionalities and consider retaining in the SOR only those conditionalities which have direct bearing to tariff. The port has amended many of the conditionalities suitably.
- (xLi). The port had initially proposed to levy charges for use of appliances and services not mentioned in the SOR including hiring of its floating craft outside the port limits at rates agreed between the PPT and the party. Based on the advice of this Authority that prescribing such conditionalities is not in conformity with the existing tariff setting arrangements, the port has dropped its proposal.

- (xLii). The port was advised to propose separate rates for group of berths having comparable services / facilities with rebates for major components of services/facilities not provided as per clause 6.5.1 of the revised tariff guidelines. As per clause 6.5.2 of the revised tariff guidelines composite berth hire charge will continue to include charges for the use of wharf cranes (other than special purpose cranes/handling systems) during the course of import/export operations with a provision for grant of rebate if on any occasion no wharf crane could be made available. PPT was advised to propose separate rates, wherever necessary, as required under the revised guidelines. The port has replied that it has proposed two separate rates for berth hire in respect of crane berths and non-crane berths with rebates and concessions applicable in certain cases.
- (xLiii). Since infrastructure for water supply is installed for all vessels in general, this Authority while considering the last general revision felt that it will be more logical to include the infrastructure cost for supply of water in the computation of berth hire charges. Although the port then accepted this condition and agreed to initiate appropriate action in due course it has now stated that the decision is to continue to recover separate charges for water supply to ships at berths. The port has proposed to revise the charges for supply of water at berth to ships from US \$ 3.15 per MT to US \$ 4.00 per MT and for supply of water at mooring wharf/jetty from U.S.\$ 7.35 per MT to U.S.\$ 8.00 per MT. Since, the vessel related activity is in deficit and no user organisation has raised any objection to the proposed increase, this Authority accords approval to the ports proposal.
- (xLiv). Acceding to the request of this Authority PPT has incorporated a conditionality stating that no berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at its berths due to break-down of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port.
- (xLv). In the existing arrangement penal berth hire charges is levied if the vessel is not ready to sail after two hours of completion of cargo work. Clause 6.6.1 of the revised guidelines stipulates that berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signalling its readiness to sail and the time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities. Clauses 6.6.2 and 6.6.3 *ibid* further provide respectively for levy of penal berth hire for false signals and vessels readiness to sail in accordance with favourable weather conditions and tidal movements. Acceding to the advice of this Authority suitable amendments as stipulated under the revised guidelines have been carried out by PPT in the SOR.
- (xLvi). Factors determining a vessel as a foreign going vessel or on coastal run and the conditionalities regarding collection of charges in Indian rupees where the rate is prescribed in U.S. dollars has been spelt out clearly under general terms and conditions of the SOR.
- (xLvii). In the existing arrangement, pilotage and towage charge is inclusive of one inward and one outward movement and one shifting, if necessary using tugs as per requirement. In terms of clause 6.4 of the revised tariff guidelines, pilotage-cum-towage fee will continue to be composite and shall include one inward and one outward movement with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting/s of vessels for 'Port convenience.' Only shifting at the request of vessels will attract separate shifting charges. Since the pilotage and towage charges proposed by PPT are inclusive of shifting charges the port was requested to separate the shifting element and reduce the unit rate of the composite fee correspondingly and to amend the relevant conditionalities suitably. The port has subsequently furnished the details of mandatory movements of the vessels and the shiftings involved and stated that the element of shifting in the total cost of pilotage and towage is about 3%. Based on the details furnished by the port, the existing composite charges have been reduced by 3% on account of exclusion of

the shifting element. The reduction in income on account of this modification will get offset against the separate shifting charges to be levied.

- (xLviii). As required under clause 6.10 of the revised tariff guidelines PPT has prescribed pilotage and shifting charges in three slabs, viz., (1) upto 30,000 GRT (2) 30,001 to 60,000 GRT and (3) above 60,000 GRT. According to our request the port has effected a reduction of 20% on the unit rate of the first slab for the second slab and a reduction of 30% on the unit rate of the first slab for the third slab on the incremental GRT. As per the information given by the port during 2006-07, out of the foreign going and coastal vessel visited the port, 65% fall under the range of 0 to 30,000 GRT, 35% under the range 30,001 to 60,000 and nil in the range above 60,000 GRT. Since the majority of the vessels calling at the port are falling under the first slab, the reduction in revenue due to the rationalization as required under clause 6.10 of the revised tariff guidelines would be marginal.
- (xLix). A new conditionality has been proposed to recover extra charges @ US\$ 105 (Rs. 2742 for coastal vessels) per hour if a pilot is detained in the launch for more than half an hour. The port was requested to justify the proposal with cost details. Although no cost details were furnished, according to the port this proposal is on account of long detention of pilots in the high seas. Since this is to deter unwanted detention of the pilots this Authority agrees to the port's proposal.
- (L). The port initially had proposed to increase the various licence fees for ship chandlers, ship repairing, lifting of condemned materials, hawker's licence fees, port entry permit fees, etc. at different percentages varying between 43 to 150. Substantial increase was also proposed in the security deposit to be lodged by these port users. Charges for issuing permits for vehicles, carts, trolleys rickshaw, etc. to ply in the docks were also proposed to be increased in the range of 10% to 500%. Port was requested to explain with cost details the reasons for proposing such increase in rates. Since for receipt of export cargo and for evacuation of import cargo from the Docks the services of motor lorries are a prime requisite the port was also requested to consider whether such trucks need to pay any entry fees at all. The port initially replied that the entry fee is required to be paid by all trucks and dumpers which enter the port area for business purposes and the rate increase proposed is to limit the number of such services within the port area from the security point of view. After the port officials had a discussion with the officials of this Authority, PPT has subsequently informed that since the revenue receipts from these services are marginal and on account of introduction of ISPS, sophisticated equipment are being installed to regulate entry into the port area, the port would like to de-link the item from the SOR. The request of the port to de-link from the SOR the Sections pertaining to issuance of licence for ship chandlers etc., issuance of licences for vehicles and recovery of port entry permit fees is agreed to.
- (Li). The port was requested to substantiate the increase proposed for weighing iron and other ores by 50% and other commodities by 33.33%. The port did not furnish any cost details but stated that 50% increase in weighment charges on ores is with a view to limit the weighment inside the port. The port is of the view that the cargoes should be weighed outside the port limits before they are brought inside the dock. At the private weighbridges installed inside the prohibited area, for weighing installers' own cargo the port has proposed 66.67% increase in the existing rates and weighing cargo of others an increase of 20%. When requested to justify the port did not furnish any cost sheets but replied that the increase proposed is on account of the installers realizing substantial revenue from this activity. Since the cargo handling activity is in surplus this Authority approves retention of the existing rates in this respect.
- (Lii). For granting permission to install mobile harbour cranes with grabs inside the port area the port initially had proposed to introduce a new levy. The port was requested to elaborate the necessity to introduce the new levy with cost details. The port subsequently informed that a service provider has been selected through

an open tender process and he will install and operate the mobile harbour cranes and recover charges from those who would hire the cranes. The port has therefore requested to treat its earlier proposal as withdrawn. A proposal in this respect forwarded by PPT is under process separately.

- (Liii). The port has proposed to delete the existing rates for the use of port appliances and gears (such as trays/tubs, trolleys, nets, slings with spreaders, barrows, tarpaulins, rope slings, steel tubs etc.) as they have become outdated. Though the port did not furnish the acquisition and cost details of these appliances and gears, it has reiterated that there is no demand anymore for such outdated appliances. This Authority, therefore, accords approval to the port's proposal.
- (Liv). In the existing arrangement rate for shooting of films in the port area has been prescribed. The port proposes to ban photography inside the prohibited area. It had however proposed to incorporate a proviso stating that in case permission for photography is granted no charges therefor would be payable. The port was requested to clarify whether selective photography within the prohibited area will be permitted free of cost. The port replied that it has taken a policy decision not to permit photography within the port area and hence it has proposed to delete the section pertaining to shooting of films in the port area. This Authority accords approval to the port's proposal.
- (Lv). In the existing arrangement Rs.4000/- per one landing and take off is levied as helicopter landing charges. A 25% increase in the rate was initially proposed by the port. When requested to justify the increase with cost details, the port stated that it provides services of ambulance, CISF personnel etc. whenever helicopter landing takes place and the expenses works out to about Rs.10000/- per landing and take off. However, at the joint hearing, the users requested the port to retain the existing rates and the port agreed to the request.
- (Lvi). In the existing SOR, a rate of Re.0.50 per MT exists as weighment charge for weighment in in-motion rail weigh bridge. The in-motion weigh bridge has been dismantled to provide passage to rail lines for MCHP with effect from April 2000. The port's proposal to delete the item from the SOR is agreed to.
- (Lvii). The PPT has confirmed that there are no other authorised service providers at Paradip Port warranting any action under clause 7 of the revised tariff guidelines.
- (Lviii). In May 2007 PPT proposed to reduce the levy for supply of labour from 310% to 100% on wages on labour supplied to stevedores for handling all types of cargoes. The port was requested to furnish the details such as when this levy was introduced, the authority who accorded approval to such a levy and the relevant provision of the MPT Act 1963 empowering that authority to accord approval to such a levy. The port was also requested to furnish a cost sheet substantiating the levy of 100%. The port submitted a working sheet in this respect. It also informed that the labour levy in Paradip Port Trust had been introduced as early as from 1 February 1982 and the percentage of levy is being revised from time to time and the levy was at 310% as on 30 April 2007 which has been reduced to 100% with effect from 1 May 2007. The port has requested to incorporate the rate in the SOR. The Paradip Port Stevedores Association (PPSA) at the joint hearing has stated that imposing a levy of 310% on services of cargo handling workers is blowing up the cost of handling and the exporters / importers are thinking to move away to other ports. According to PPSA, the workers are no more under the scheme as they have been given employee status and hence the levy should be completely dispensed with to attract more cargo to the port. Based on the working sheets submitted by the port this Authority accords approval to the levy for supply of labour at 100% on wages on labour supplied to stevedores for all types of cargoes.

- (Lix). The port has confirmed that the Railway charges proposed to be incorporated in the SOR are as per the rates sanctioned by the Railway Board.
- (Lx). Some of the proposed provisions which are not in line with the common prescription at other major ports/private terminals and the revised tariff guidelines have been modified.

13.1. The tariff of the PPT has been fixed relying on the information furnished by the port and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the PPT to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set off the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

13.2. In this regard, PPT is required to furnish to this Authority its annual accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. If PPT fails to provide such information within the stipulated time limit this Authority may proceed suo motu to review the tariff of PPT. This apart, analysis of variation may also be made at the time of the next general review at the end of the usual tariff validity period and adjustment of additional surplus will be made in the tariff to be fixed for the next cycle.

13.3. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised scale of rates of the PPT which is attached as Annex-II.

13.4. The revised Scale of Rates will come into effect after expiry of 30 days from the date of its notification in the Gazette of India and shall remain in force till 31 March 2010. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by the Authority.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT/III/IV/143/07/Exdy.]

Paradip Port Trust

Sr. No.	Particulars	Consolidated Cost Statement for the Port as a Whole										(Rupees in Lakhs)		
		Actuals							Estimates given by PPT			Estimates moderated by TAMP		
		2000-01	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
I	Traffic Handled (Million Tonnes)	19.90	21.13	23.90	25.31	30.10	33.10	38.52	46.12	52.80	57.70	48.12	52.80	57.70
II	Operating Income													
	Cargo/Container handling activity	14834.00	17402.00	25833.76	27529.99	31420.22	33880.08	38849.78	36477.24	41024.87	44811.48	36477.24	41024.87	44811.48
	Vessel related activity	7500.00	8214.00	8843.97	9219.08	10812.17	11851.31	13431.57	11987.93	14859.00	18502.00	12261.83	15204.00	18885.00
	Railway	2959.00	3309.00	2904.64	3500.44	3571.13	4582.62	6289.19	6579.32	7284.00	7990.00	6579.32	7284.00	7990.00
	Estate	819.00	784.00	740.06	1023.31	1534.85	1036.88	1105.20	1565.00	1646.00	1806.00	1565.00	1848.00	1806.00
	Total Operating Income	26212.00	29719.00	38122.43	41272.80	47138.37	51350.89	59675.74	56609.39	64813.87	70909.48	56883.39	65158.87	71292.48
II	A Operating Cost													
	Cargo/Container handling activity	3636.00	4408.00	4853.05	5122.58	6108.78	6248.15	8445.03	10010.23	11041.92	12202.39	10010.23	11041.92	12202.39
	Vessel related activity	3449.00	3180.00	2939.97	3095.38	4111.75	4782.78	4834.89	5733.96	6321.65	6988.04	5730.99	6321.65	6988.04
	Railway	882.00	1279.00	2094.52	2233.17	2382.89	3253.80	2103.79	2493.71	2750.72	3039.81	2493.71	2750.72	3039.81
	Estate	1978.00	2015.00	1733.53	1416.59	1538.70	2072.49	3016.84	3575.98	3944.53	4359.09	3575.98	3944.53	4359.09
	Total A)	9945.00	10862.00	11821.07	11867.70	14112.12	18307.02	18400.55	21810.51	24058.82	26587.33	21810.51	24058.82	26587.33
II	B Depreciation													
	Cargo/Container handling activity					3906.50	4053.55	3879.06	4300.19	4797.64	5057.19	4302.40	4797.64	5057.19
	Vessel related activity					584.70	557.66	568.99	817.84	1215.14	1568.68	817.81	1215.14	1568.68
	Railway					83.95	85.10	294.71	128.00	232.10	340.97	134.10	232.10	340.97
	Estate					174.44	174.44	174.44	174.44	174.44	174.44	174.44	174.44	174.44
	Total B)	1254.28	4470.72	4716.04	4738.01	4729.59	4870.75	4915.20	5425.55	6419.32	7139.28	5425.55	6419.32	7139.28
	Total Operating Cost (A + B)	11199.28	15332.72	16537.11	16605.71	18841.71	21207.77	23315.75	27236.06	30478.14	33726.61	27236.06	30478.14	33726.61
III	Gross Operating Surplus	15012.72	14386.28	21785.32	24667.09	28296.66	30143.12	36359.99	29369.33	34335.73	37182.87	29643.73	34680.73	37565.87
IV	A Finance & Miscellaneous Income (excluding Interest)													
	Cargo/Container handling activity					1068.68	2213.21	2075.86	399.30	871.00	1005.00	399.39	550.00	849.00
	Vessel related activity					350.91	728.72	681.63	131.14	286.00	330.00	131.14	286.00	330.00
	Railway					143.55	297.30	278.85	53.61	17.00	135.00	53.65	117.00	135.00
	Estate					31.80	66.07	61.97	11.50	26.00	30.00	11.82	26.00	30.00
	Total A)	1436.00	714.43	759.02	266.04	1595.04	3303.30	3098.31	596.15	1300.00	1500.00	596.10	979.00	1144.00
IV	B Finance & Miscellaneous Expenses (excluding Interest)													
	Cargo/Container handling activity					5042.89	4587.82	3461.95	2749.31	4556.00	4020.00	739.35	1206.00	670.00
	Vessel related activity					1388.62	1369.80	1033.42	820.73	1360.00	1200.00	220.70	360.00	200.00
	Railway					803.94	821.70	620.06	497.40	816.00	720.00	132.42	216.00	120.00
	Estate					73.09	88.47	51.67	41.00	68.00	60.00	11.04	18.00	10.00
	Total B)	1099.41	2443.31	1497.15	2250.21	7308.54	6847.49	5167.09	4103.54	6800.00	6000.00	1103.51	1800.00	1000.00
V	C Allocated Management & General Overheads													
	Cargo/Container handling activity					3272.54	3116.96	3169.50	3657.47	4149.05	4771.40	3607.87	4149.05	4771.40
	Vessel related activity					741.37	724.01	694.71	816.11	838.60	1079.39	816.18	938.60	1079.39
	Railway					754.90	849.74	782.79	358.40	1033.78	1188.85	898.94	1033.78	1188.85
	Estate					330.87	299.57	296.84	382.40	416.78	479.30	362.42	416.78	479.30
	Total C)	3686.62	4897.91	4842.00	4690.00	5099.60	4989.28	4943.84	5685.41	6508.21	7518.94	5685.41	6538.21	7518.94
	Total (A - B - C)	-3652.03	-6628.79	-5580.13	-6674.17	-10813.18	-8533.47	-7012.62	-9199.52	-12038.21	-12018.94	-6192.82	-7339.21	-7374.94
V	Net Surplus/Deficit (III + IV)	11360.69	7759.49	16205.19	17992.92	17483.48	21609.65	29347.37	20178.81	25297.52	25163.93	23450.91	27321.52	30190.93
VI	Capital Employed													
	- Business Assets	45010.00	46810.00	119920.00	118535.00	131382.25	134184.73	135441.24	151478.52	148119.95	212319.89	138178.52	164814.95	218492.99
VII	- Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	8393.56	8219.12	8044.68	8392.56	8393.56	8393.56	8393.56	7895.80	7521.36
		45010.00	46810.00	119920.00	118535.00	139755.81	142403.85	143485.92	159871.08	156513.51	220713.55	146572.08	172510.75	226014.35
VII	Return on Capital Employed	8776.95	9127.95	22185.20	21928.975	24457.27	20649.62	20977.02	24899.55	20714.28	34634.29	22771.65	26978.36	35553.07
VIII	Capacity Utilisation	154.86%	80.85%	74.45%	66.43%	77.18%	84.87%	74.94%	85.32%	83.67%	80.81%	85.32%	73.67%	80.81%
IX	Return adjusted to capacity utilisation	8776.95	7361.59	16517.95	14567.52	18875.99	20649.62	20977.02	24899.55	20714.28	34634.29	22771.65	26978.36	35553.07
X	Net Surplus/Deficit after Return	2583.74	397.90	-312.76	3425.40	-1382.51	960.03	8370.35	4722.74	8415.76	-9470.36	679.26	343.16	-5362.14
XI	Net Surplus/Deficit after Return as a % of Operating Income	9.86%	1.34%	-0.82%	8.30%	-2.95%	1.87%	14.03%	8.34%	12.49%	-13.38%	1.19%	0.53%	-7.52%
XII	Average Surplus/Deficit					4.52%				11.46%		-1.93%		

Note: The net surplus of Rs. 140.32 crores made during 2000-01 to 2006-07 is to be transferred to the Pension fund for its augmentation.

Annex - I (b)

Paradip Port Trust

(Rupees in Lakhs)

Cost Statement for the Cargo/ Container Handling Activity										
Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates given by PPT			Estimates moderated by TAMP		
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
I	Operating Income-	31420.22	33880.08	38849.78	36477.24	41024.87	44611.48	36477.24	41024.87	44611.48
II	A Operating Cost	6108.78	6248.14	8445.03	10010.23	11041.92	12202.39	10010.23	11041.92	12202.39
	B Depreciation	3906.50	4053.55	3878.06	4302.40	4797.64	5057.19	4302.40	4797.64	5057.19
	C Allocated Management & General Overheads	3272.54	3116.96	3169.5	3607.87	4149.05	4771.40	3607.87	4149.05	4771.40
III	Total Operating Cost (A + B + C)	13287.82	13418.65	15493.59	17920.50	19988.61	22030.98	17920.50	19988.61	22030.98
IV	Gross Operating Surplus (I - III)	18132.40	20461.43	23356.19	18556.74	21036.26	22580.50	18556.74	21036.26	22580.50
V	A Finance & Miscellaneous Income (excluding Interest)	1068.68	2213.21	2075.86	399.39	871.00	1005.00	399.39	550.00	649.00
	B Finance & Miscellaneous Expenses (excluding Interest)	5042.89	4587.82	3461.95	2749.35	4556.00	4020.00	739.35	1206.00	670.00
	Total (A - B)	-3974.21	-2374.61	-1386.09	-2349.96	-3685.00	-3015.00	-339.96	-656.00	-21.00
VI	Net Surplus/Deficit (IV + V)	14158.19	18086.82	21970.10	16206.78	17351.26	19565.50	18216.78	20380.26	22559.50
VII	Capital Employed									
	- Business Assets	103857.32	106139.55	107458.28	110772.49	127511.25	133971.70	109472.49	115754.25	132951.70
	- Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		103857.32	106139.55	107458.28	110772.49	127511.25	133971.7	109472.49	115754.25	132951.7
VIII	Return on Capital Employed	18175.03	15920.93	18118.74	17723.60	20401.80	21435.47	17515.60	18520.68	21272.27
IX	Net Surplus/ Deficit after Return (VI - VIII)	-4016.84	2165.89	5851.36	-1516.82	-3050.54	-1869.97	701.18	1859.58	1287.23
X	Net Surplus/ Deficit after Return as a % of Operating Income	-12.78%	6.39%	15.06%	-4.16%	-7.44%	-4.19%	1.92%	4.53%	2.89%
XI	Average Surplus/ Deficit	2.89%			-5.26%			3.11%		

Annex - I (c)

Paradip Port Trust

(Rupees in Lakhs)

Cost Statement for Vessel Related Activity										
Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates given by PPT			Estimates moderated by TAMP		
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
I	Operating Income	10612.17	11851.31	13431.57	11987.83	14859.00	16502.00	12261.83	15204.00	16885.00
II	A Operating Cost	4111.75	4762.78	4834.89	5730.99	6321.65	6986.04	5730.99	6321.65	6986.04
	B Depreciation	564.70	557.66	566.99	817.81	1215.14	1566.68	817.81	1215.14	1566.68
	C Allocated Management & General Overheads	741.37	724.01	634.71	816.18	936.10	1079.39	816.18	938.60	1079.39
III	Total Operating Cost (A + B + C)	5417.82	6044.45	6096.59	7364.98	8475.39	9632.11	7364.98	8475.39	9632.11
IV	Gross Operating Surplus (I - III)	5194.35	5806.86	7334.98	4622.85	6383.61	6869.89	4896.85	6728.61	7252.89
V	A Finance & Miscellaneous Income (excluding Interest)	350.91	726.72	681.63	131.14	286.00	330.00	131.14	286.00	330.00
	B Finance & Miscellaneous Expenses (excluding Interest)	1388.62	1369.50	1033.42	820.70	1360.00	1200.00	220.70	360.00	200.00
	Total (A - B)	-1037.71	-642.78	-351.79	-689.56	-1074.00	-870.00	-89.56	-74.00	130.00
VI	Net Surplus/Deficit (IV + V)	4156.64	5164.08	6983.19	3933.29	5309.61	5999.89	4807.29	6654.61	7382.89
VII	Capital Employed									
	- Business Assets	23440.03	23912.53	24406.9	36113.38	53814.35	69662.51	24113.38	42566.05	76855.51
	- Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		23440.03	23912.53	24406.90	36113.38	53814.35	69662.51	24113.38	42566.05	76855.51
VIII	Return on Capital Employed	4102.01	3586.88	3681.04	5778.14	8510.25	11146.00	3858.14	6810.57	12296.88
IX	Net Surplus/ Deficit after Return (VI - VIII)	54.63	1577.20	3322.16	-1844.85	-3300.64	-5146.11	949.15	-155.96	-4913.89
XII	Net Surplus/ Deficit after Return as a % of Operating Income	0.51%	13.31%	24.73%	-15.39%	-22.21%	-31.18%	7.74%	-1.03%	-29.10%
XIII	Average Surplus/ Deficit	12.85%			-6.79%			-7.46%		

Paradip Port Trust

Annex - I (d)

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Cost Statement for Railway Activity								
		Actuals			Estimates given by PPT			Estimates moderated by TAMP		
		2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
I	Operating Income	3571.13	4582.82	5289.19	5579.32	7284.00	7990.00	5579.32	7284.00	7990.00
II	A Operating Cost	2352.89	3253.80	2103.79	2493.71	2750.72	3039.81	2493.71	2750.72	3039.81
	B Depreciation	83.95	85.10	294.71	134.10	232.10	340.97	134.10	232.10	340.97
	C Allocated Management & General Overheads	754.80	848.74	782.79	896.94	1033.78	1188.85	896.94	1033.78	1188.85
III	Total Operating Cost (A + B + C)	3191.74	4187.44	3181.29	3525.75	4016.60	4569.63	3525.75	4016.60	4569.63
IV	Gross Operating Surplus (I - III)	379.39	395.38	3107.90	3053.57	3267.40	3420.37	3053.57	3267.40	3420.37
V	A Finance & Miscellaneous Income (excluding Interest)	143.55	297.30	278.85	53.65	117.08	135.00	53.65	117.00	135.00
	B Finance & Miscellaneous Expenses (excluding Interest)	803.94	821.70	829.05	492.42	816.08	728.00	132.42	216.00	120.00
	Total (A - B)	-660.39	-524.40	-550.20	-438.77	-698.00	-592.00	-78.77	-99.00	15.00
VI	Net Surplus/Deficit (IV + V)	-281.00	-129.22	2757.70	2614.80	2569.40	2833.37	2974.80	3168.40	3435.37
VII	Capital Employed									
	- Business Assets	3295.79	3363.54	3606.73	3623.54	5725.54	7919.87	3623.54	5725.54	7919.87
	- Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		3295.79	3363.54	3606.73	3623.54	5725.54	7919.87	3623.54	5725.54	7919.87
VIII	Return on Capital Employed	578.79	504.53	570.98	811.77	919.98	1298.87	811.77	916.89	1298.87
IX	Net Surplus/ Deficit after Return (VI - VIII)	-857.79	-633.75	2186.72	2002.93	1649.42	1534.50	2163.03	2251.51	2186.72
X	Net Surplus/ Deficit after Return as a % of Operating Income	-24.02%	-13.83%	34.91%	36.43%	22.89%	18.57%	38.99%	30.92%	27.14%
XI	Average Surplus/ Deficit	-0.98%			24.23%			31.32%		

Annex - I (e)

Paradip Port Trust

(Rupees in Lakhs)

		Cost Statement for Estate Activity									
Sr. No.		Particulars	Actuals			Estimates given by PPT			Estimates moderated by TAMP		
			2004-05	2005-06	2008-07	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
I		Operating Income	1534.85	1036.88	1105.20	1565.00	1646.00	1806.00	1565.00	1646.00	1806.00
II	A	Operating Cost	1538.70	2072.49	3016.84	3575.98	3944.53	4359.09	3575.98	3944.53	4359.09
	B	Depreciation	174.44	174.44	174.44	174.44	174.44	174.44	174.44	174.44	174.44
	C	Allocated Management & General Overheads	330.87	299.57	296.84	362.42	416.78	479.30	362.42	416.78	479.30
III		Total Operating Cost (A + B + C)	2044.01	2546.50	3488.12	4112.84	4535.75	5012.83	4112.84	4535.75	5012.83
IV		Gross Operating Surplus (I - III)	-509.16	-1509.62	-2382.92	-2547.84	-2889.75	-3206.83	-2547.84	-2889.75	-3206.83
V	A	Finance & Miscellaneous Income (excluding interest)	31.90	66.07	61.97	11.92	26.00	30.00	11.92	26.00	30.00
	B	Finance & Miscellaneous Expenses (excluding interest)	73.09	68.47	51.67	41.04	68.00	60.00	11.04	18.00	10.00
		Total (A - B)	-41.19	-2.40	10.30	-29.12	-42.00	-30.00	0.88	8.00	20.00
VI		Net Surplus/Deficit (IV + V)	-550.35	-1512.02	-2372.62	-2576.96	-2931.75	-3236.83	-2546.96	-2881.75	-3186.83
VII		Capital Employed									
		Business Assets	769.11	769.11	770.33	769.11	769.11	769.11	769.11	769.11	769.11
		Business Related Assets	8393.56	8219.12	8044.68	8393.56	8393.56	8393.56	8393.56	7695.80	7521.36
			9162.67	8988.23	8815.01	9162.67	9162.67	9162.67	9162.67	8464.91	8290.47
VIII		Return on Capital Employed	1603.47	637.28	626.39	786.15	786.15	786.15	786.15	731.03	717.25
IX		Net Surplus/ Deficit after Return (VI - VIII)	-2153.82	-2149.30	-2999.01	-3363.11	-3717.90	-4022.98	-3333.11	-3612.78	-3904.08
X		Net Surplus/ Deficit after Return as a % of Operating Income	-140.33%	-207.29%	-271.35%	-214.90%	-225.87%	-252.76%	-212.98%	-219.49%	-216.17%
XI		Average Surplus/ Deficit	-206.32%			-221.18%			-216.21%		

ANNEX-4

**PARADIP PORT TRUST
SCALE OF RATES****CHAPTER-I****1.1. Definitions:**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Board" will mean Board of Trustees of Paradip Port Trust.
- (ii). 'Board with reference to vessel' will mean "On board the Vessel".
- (iii). 'Coastal/coasting vessels' shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to another port or place in India having a valid coastal license issued by competent authority.
- (iv). "Cold Move" shall mean the movement of the vessels without the main engines in operation.
- (v). 'Day' will mean 6 A.M to 6 A.M of the following day, unless in the context otherwise specified.
- (vi). "Demurrage" shall mean charges payable for storage of cargo within port premises beyond free period, as specified in the scale of rates.
- (vii). 'Entry' means entering in to the Port limits.
- (viii). 'Foreign vessel' means a vessel other than a Coasting Vessel.
- (ix). "Full Container Load" (FCL) shall mean a container containing cargo belonging to one consignee in the vessel's manifest.
- (x). 'General shift' means the period of eight hours i.e. from 7 A.M. to 12 Noon and from 2 P.M to 5 P.M.
- (xi). "Hazardous Container" shall mean a container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (xi). "Holiday" will mean the days notified by the management on which the Port Trust offices will remain closed.
- (xiii). "Less than a Container Load" (LCL) shall mean a container containing cargo belonging to more than one consignee in the vessel's manifest.
- (xiv). "Port" will mean Port of Paradip.
- (xv). "Port Management" will mean Chairman of Paradip Port trust or any other official acting under the Authority of Chairman.
- (xvi). "Reefer Container" shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.

- (xvii). **'Shift'** will mean duration of eight hours with a recess of 30 minutes after the fifth hour. For the port's operation the first shift is from 6 A.M. to 2 P.M., second shift from 2 P.M. to 10 P.M. and third shift is from 10 P.M. to 6 A.M. of the next day.
- (xviii). **"Transshipment"** shall mean any cargo not originally manifested for the port of Mumbai, but landed at Mumbai and subsequently reshipped to other ports.
- (xix). **"Transshipment container"** shall mean any container, which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported by road, rail or by sea through other vessel.
- (xx). **"Vessel"** will have the same meaning as defined under MPT Act-1963.

1.2. General terms and conditions.

- (i)(a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading License can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping.
- (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (d). In cases of such conversion, Coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations, immediately thereafter foreign going rates shall be chargeable by the discharge port.
- (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal License from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (ii). The Status of a vessel, as borne out by its certification by the Customs or Director General of Shipping shall be the deciding factor for classifying into "coastal" or "foreign-going" category for the purpose of levy of vessel-related charges. The nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (iii)(a). All dollar denominated tariff will be recovered in Indian Rupees after conversion of charges in dollar terms into its equivalent Indian Rupees at the market buying rate notified by the Reserve bank of India, State Bank of India or its associates or any other Public Sector banks as may be specified from time to time.
- (b). The day of entry of the vessel into port limits shall be reckoned as the day for such conversion. In respect of charges on containers, the day of entry of the vessel in the case of import containers and the day of arrival of containers into the port in the case of export containers shall be reckoned as the day for such conversion.
- (iv). A regular review of exchange rate shall be made once in 30 days from the date of arrival in cases of vessels staying in the port for longer period. The basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (v)(a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Port Trust may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b). The Port Trust may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditional ties governing the application of rates if such rationalization gives relief to the user in

rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.

- (c). The Port Trust should notify the public such lower rates and/or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by this Authority.
- (vi). (a). The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the correspondence charges for other vessels.
- (b). The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal and POL including crude oil, should not exceed 60% of the normal cargo/container related charges.
- (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
- (d). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, from/to quay to /from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (e). Cargo/container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (f). The charges for coastal cargo/containers/vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee."
- (vii). The users shall not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to PPT.
- (viii). Goods shall not be delivered/ allowed to be shipped until all the admissible charges under the rules have been paid and the receipt in support of the same is produced.
- (ix). Vessels shall not be granted clearance for sailing until and unless all the admissible dues/charges as per rules have been paid.
- (x). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (xi). For the purpose of charges, 'Gross' and not the 'Net' tonnage of cargo shall be taken.
- (xii). All dues in respect of services required will have to be paid in advance or within the stipulated time as per demand.
- (xiii). Interest on delayed payments/refunds:
 - (a). Users shall pay penal interest on delayed payments and port shall pay penal interest on delayed refunds at the rate of 14.75% per annum.

- (b). The rate of interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India. The penal interest will apply to both the PPT and the port users equally.
- (c). The delay in payments by user will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills. This provision will not apply to cases where payment is to be made before availing of the services/ use of port properties as stipulated in the MPT Act, 1963 and/ or prescribed as conditions in the tariff.
- (d). The delay in refunds by the port will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all documents required from the user, which ever is later.
- (xiv). Application for refund of any type of due /charge already paid must be submitted in writing by the claimant or his representative within six calendar months after the month of first payment/ adjustment. No refund shall be made unless amount refundable is Rs.100/- or more.
- (xv). The charges are to be paid on per ton basis. The fraction of a ton will be rounded off to next higher tonnage.

CHAPTER II

CARGO RELATED CHARGES

2.1 Wharfage other than on containers and containerised cargo:

Sl.No.		Description of goods	Rate per MT or part thereof. (Rs.)	
			Foreign rates	Coastal rates
1.	a)	Chrome Ore /Chrome Concentrate	75.00	45.00
	b)	Manganese ore.	74.75	44.85
2.		Charge Chrome/ Ferro alloys and other processed Ores/High Carbon Ferro Chrome	90.00	54.00
3.		All types of Coal/Coke		
		Per party import upto 5 lakhs tonnes per annum	63.25	37.95
		Per party import between 5 lakhs and 7.5 lakhs per annum	53.25	31.95
		Per party import above 7.5 lakhs tonnes per annum	43.25	25.95
		Per party shipment of all types of coal upto 3.5 million tonnes per annum - conventional handling.	69.00	41.40
		Per party shipment of all types of coal above 3.5 million tonnes per annum - conventional handling.	57.50	34.50
4.	a)	Coal through MCHP®	76.00	76.00
		Unloading of coal wagon through the coal handling system		
	b)	Shipment of coal through coal handling plant		
		(i)Up to 7.5 million tonnes	114.00	114.00
		(ii)From 7.5 million tones to 10 million tonnes	104.50	104.50
		(iii)Beyond 10 million tonnes	95.00	95.00

5.	a)	Iron Ore [through IOHP] (i) Shipment Up to 1.0 MTPA	34.50	34.50
		(ii) Shipment between 1.0 MTPA and 1.5 MTPA	29.50	29.50
		(iii) Shipment above 1.5 MTPA	24.50	24.50
	b)	Tippling Charges	30.00	30.00
	c)	Iron Ore (Manual)	34.50	34.50
6.		Iron & Steel [Steel coils, slabs, steel pipes, steel rails, pig iron, plates, iron rods etc.]	75.00	45.00
7.		Iron & Steel Scraps	40.00	24.00
8.		Cement, Clinker, Limestone, Dolomite and other fluxing materials. Up To 2.00 Lakhs Tons (per party) Above 2.0 Lakhs Tons (per party)	80.00 70.00	48.00 42.00
9.		Aluminum Ingots	28.75	17.25
10.		Finished Fertilizer / Ammonium Nitrate	40.00	24.00
11.		Food grains, Oil seeds, cereals, pulses, Edible oil etc. Upto 50,000 MT (per party) Above 50,000 MT (per party)	100.00 60.00	60.00 36.00
12.		Rice/sugar	30.00	18.00
13.		Salt	10.00	6.00
14.	a)	POL and Products Crude oil, petroleum and its products having flash point of 23 degree C [73.4 degree F.] and above In bulk Upto 2.00 MTPA In bulk Above 2.00 MTPA In barrel Petroleum and its products having flash point of less than 23 degree C [73.4 degree F.]	45.00 42.00 60.00 100.00	45.00 42.00 60.00 100.00
15.	b)	POL through SBM constructed by operators within port limits.	8.00	8.00
16.		LPG and LNG	100.00	60.00
17.		Liquid bulk including Acid, Fatty Acid and Ammonia.	74.75	44.85
18.		Timber [per cum]	50.00	30.00
19.		Drilling materials and chemicals.	80.00	48.00
20.		All types of fish including shrimps	57.50	34.50
21.	i)	Other General Cargo (Bulk and Break Bulk) By Slings	50.00	30.00
	ii)	By Grabs	35.00	21.00
22.		Transshipment [crude and POL] from mother to daughter vessel.	10.00	6.00
23.		Barging [loading and unloading]	-	15.00
24.		All types of project cargo including over dimensional consignment [ODC]	85.00	51.00

Note: @The rate at 4b (ii) and 4b (iii) will apply if traffic of a single user in a year exceeds the slab limits.

2.2 Wharfage on Containers and Containerised cargo:-

Sl. No.	Description	Container having length upto 20 feet (Rs.)		Container having length over 20 feet but upto 40 feet (Rs.)		Container having length above 40 feet (Rs.)	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1.	Wharfage on Container (Box only)	100/-	60/-	150/-	90/-	200/-	120/-
2.	Wharfage on reefer cargo (Per Box)	800/-	480/-	1200/-	720/-	1600/-	960/-
3.	Wharfage on non-reefer cargo (Per Box)	650/-	390/-	975/-	585/-	1300/-	780/-

Notes to Sections 2.1 and 2.2. above.

- (1). Wharfage shall also be payable on the following specified goods at normal rates:
- On cargo abandoned
 - On cargo excess landed and over loaded
 - On cargo confiscated by Customs
 - On cargo salvaged
 - On serviceable empty drums, empty bottles and other ship stores disposed off by vessels in the Port.
 - On sweeping collected on board of vessels and landed at this port where the entire cargo is not discharged at the Port.
 - On all cargo admitted to the Board's transit areas for shipment where it is shipped or having been brought is taken out without being shipped.
 - On cargo entering the Board's premises by rail or road and taken out from the Port without shipment.
 - Cargo of other Port if landed or reshipped.
 - Handling charges for transshipment containers will be at 1.5 times the handling charges for the normal handling operations in loading or unloading cycle.
- (2). Wharfage shall not be payable on the following specified items-
- Goods consigned to or by the Board on account of Paradip Port Trust
 - In respect of ships using the Port bonafide ship's fittings, ship's stores, bonafide passengers and Seamen's baggage and personal effects accompanying, live stock, bunker, which was not manifested as cargo.
 - Sweeping collected from the Board's premises and survey rejections.
 - Rail-borne goods mis-sent to the harbour rejected by the consignee and goods cleared from bond and dispatched by rail from the Board's premises.
 - Cargo shifted from one hatch to other hatch without routing through the berth.
- (3). Wharfage and Intra- port transportation:-
- All goods landed or shipped within the limits of Port areas shall be liable to pay wharfage charges as detailed in the scale of rates. The charges shall be payable by the Importers/Exporters prior to rendering of service by the Port.
 - All applications for permission to export or to clear import goods shall be made on the prescribed format approved by PPT and such formats shall in all cases be correctly filled in and signed by the Shipper/ Consignee of the goods or by their Agents. Whenever required, PPT may call for inspection of necessary documents, the same shall be produced by Shippers/ Consignees or their Agents. Whenever the cargo is to

be shipped by a vessel other than that entered on the application, a fresh application must be submitted to PPT.

- (c). The importers or the exporters or the Shipping Agents will have to make their own arrangement for landing or shipment of cargoes.
- (d). The weight shown in the Bill of Lading or original invoice upon which freight has been paid shall be deemed to be the correct tonnage. However, incases where the Port makes a check weighment, the tonnage recorded by the Port shall be deemed to be the correct tonnage.
- (e). Fees on packages containing article of miscellaneous character shall be levied at the rate applicable to the article on which the highest rate is chargeable.
- (f). The Port undertakes the shore handling of all general cargo landed from or shipped into the vessels and the charge for this service is included in the wharfage rate. In case of bulk cargo required to be bagged on wharf/ transit area, the trade shall assume the custody of cargo on the wharf and undertake all the handling operations as per the operational planning of the Port. In case in the opinion of the PPT, if the consignee / trade has failed to adhere to the operational planning for bagging of bulk cargoes which consequently affects the discharge from the vessel, the detention charge at the rate of Rs.1, 000/- per hour will be recovered from the consignee/ trade for the period the discharge operations are affected.
- (g). Port assumes the custody in respect of general/ break bulk cargo landed from the vessel or brought to the transit shed/ area for shipment only when the port gives a receipt.
- (h). The port will use the wharf crane, mobile crane or other special equipment, which is necessary or convenient for handling the cargo. The charges for hire of such cranes or specialized equipment shall be levied in addition to the rates prescribed.
- (i). The Port does not undertake intra-port Transportation work for engineering goods, steel wire rods, coils and project material. The intra-port transportation service to and from the berth for other export and import cargo shall be optional and can be undertaken by the Port on specific request at the market rates with service charge of 5% over the rates. The Port Trust however reserves the right to refuse the intra-port transportation service in respect of any cargo and communicate the same to the user well before commencement of the service/ arrival of the ship. The intra-port transportation means transportation of cargo, in case of import, from the wharf to the plot/sheds inside the port prohibited area where as in case of export cargo, the same will mean the reverse, i.e. transportation of cargo from plot/sheds inside port prohibited area to the wharf/vessel side.
- (j). The Port Trust shall undertake transportation of bulk and break bulk cargo from the berth to the transit area and vice versa without any additional charges where the transit area and transit shed form part of the berth. In case the berth where vessel is berthed does not serve to such transit area, the importer/ exporter shall make own arrangements for transportation of cargo. The decision of the port, regarding transit area or transit shed, which forms the part of a berth, shall be final.
- (k). The Exporters and Importers are to regulate loading at the wharf as well as at the stockyard to avoid spillage en-route in course of Intraport Transportation. In the event of spillages en-route or on the railway tracks in course of Transportation, it shall be the responsibility of the Importer/ Exporter to arrange for removal of the same for operational reasons.

- (l). Before classifying any cargo under "unspecified" category the relevant customs classification should be referred to find out whether the cargo could be classified under any of the existing categories in the wharf age schedule.
- (m). If at any time port should apprehend a serious congestion in the transit sheds or other places allotted for goods in transit shed/area to the detriment of rapid transit of goods through the Port, it may direct the owner or consignee of any specific goods to remove such goods from Port premises within a given time. If the goods are not removed within the specified time, the port may cause those goods removed and restacked them in other places within the transit shed or any other places allotted for the goods in transit at the risk and expenses of owner/consignee. The cost of such removal shall include equipment hire charges, labour charges including levy as applicable from time to time and supervision charges at the rates of 20 per cent of labour and equipment charges. Goods so removed will be charged with demurrage dues at the rate applicable for goods retained beyond second week and will not be eligible for any other concession given in the schedule.
- (n). Goods placed in spaces, which are not intended as spaces to be occupied by goods in transit, transit dues will be charged at the maximum demurrage rates and no free time will be allowed. The port will remove such goods at the expenses and the risk of the owners/ consignee to one of the spaces provided for goods in transit. The cost for such removal will be as mentioned at item (i) above.

2.3. Charges if stuffing/destuffing of cargo containers is undertaken by the port (charges exclude lashing and dunnage).

	Per container	
	Foreign(U.S. \$.)	Coastal (Rs.)
1. Container having length upto 20 feet	12.20	500.00
2. Container having length over 20 feet but upto 40 feet	18.30	750.00
3. Container having length above 40 feet	24.40	1000.00

2.4.

Demurrage time charges on containers.

Sl. No.	Description	Container having length upto 20 feet (Rate per day per U.S. \$.)	Container having length over 20 feet but upto 40 feet (Rate per day per U.S.\$.)	Container having length above 40 feet (Rate per day per U.S. \$.)
1.	<u>Import containers</u>			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4 th to 30 th day	0.14	0.28	0.42
2.	31 st day onwards	0.30	0.60	0.90
	<u>Export containers</u>			
	First 5 days	Free	Free	Free
	6 th to 30 th day	0.14	0.28	0.42
3.	31 st day onwards	0.30	0.60	0.90
	<u>Transshipment containers</u>			
	First 8 days	Free	Free	Free
	9 th to 30 th day	0.14	0.28	0.42
	31 st day onwards	0.30	0.60	0.90

2.5. Charges for supply of electricity to reefer containers

Particulars	Rate per container per 4 hours or part thereof					
	Upto 20" containers		Above 20" but upto 40" containers		Above 40" container	
	Foreign (Rs.)	Coastal (Rs.)	Foreign (Rs.)	Coastal (Rs.)	Foreign (Rs.)	Coastal (Rs.)
Charges for supply of electricity to reefer containers.	150.00	90.00	225.00	135.00	300.00	180.00

2.6. Charges for overside discharge of containers

Particulars	Per overside discharge of loaded container		Per overside discharge of empty container	
	Foreign (Rs.)	Coastal (Rs.)	Foreign (Rs.)	Coastal (Rs.)
1. Container having length upto 20 feet	500.00	300.00	70.00	42.00
2. Container having length over 20 feet but upto 40 feet	750.00	450.00	105.00	63.00
3. Container having length above 40 feet	1000.00	600.00	140.00	84.00

Note: This charge shall be levied on steamer Agents/ Slot-hirers/ Ship owners

2.7. Charges for cargo of Paradeep Phosphates Limited handled at the Fertilizer Berth-(I)

- (1) A fixed charge of Rs. 30 lakhs (Thirty lakhs) per month irrespective of the quantum of cargo handled in 3 equal installments payable on 1st, 10th and 20th of each month.
- (2) A consolidated unit charge (Rupees per ton) which will vary with the annual throughput are follows:-

Sl.No.	Particulars	(Rs.) per tonne
(a)	Upto 5 lakh tonnes	65.00
(b)	5 to 10 lakh tonnes	50.00
(c)	10 to 15 lakh tonnes	25.00
(d)	And above 15 lakh tonnes	25.00

- (3) In addition to the charges as mentioned at (1) and (2) above, the Paradeep Phosphates Limited will pay other charges namely, Pilotage and towage and port dues only as per the Scale of Rates and no other charges, like berth hire, warping, mooring charges.

2.8. Charges for Cargo of Indian Farmers Fertilizers Co-operative handled at Fertilizer Berth II.

(1) Captive Berth charges of Rs.447 lakhs (Rupees four hundred forty seven lakhs only) per annum shall be payable on monthly basis in advance @ Rs. 37.25 lakhs per months irrespective of quantum of cargo handled. If the due date falls on Sunday or holiday, the payment will be made in the next working day.

(2) Wharfage charges will be applicable on the following rates.

(Rs. per ton)

		W.e.f 1.4.05
(a)	Up to 5 lakh tonnes	78.65
(b)	5 to 10 lakh tonnes	66.55
(c)	10 to 15 lakh tonnes	48.40
(d)	And Above 15 lakh tonnes	30.25

There will be escalation @ 10% after every three years in the rates of wharfage at each slab as provided for in the agreement. Accordingly, the next escalation will be due on 01.04.2008. The berth hire charges will be reviewed and revised in the year 2008. The minimum guaranteed cargo of 2.50 million tons per annum will be effective from the date of taking over of the berth by IFFCO, i.e w.e.f 01.10.2005.

In case of any shortfall in minimum guarantee, IFFCO will pay wharfage for the full guaranteed cargo within the first month of the next financial year.

(3) In addition to the charges as mentioned at (1) and (2) above, IFFCO will pay other service charges namely, Pilotage and towage and port dues, etc. as per prevailing Scale of rates and as amended from time to time.

2.9. Charges for transshipped goods:

Category	Rate
Through cargo originally manifested at the Port of shipment landed on quay and reshipped OR Goods transshipped for Ports outside India OR Cargo manifested for local and subsequently amended at Paradip for transshipment OR Cargo of other Ports not shown for transshipment	2 times of wharfage as per Section 2.1 above

Note: - Intra-port transportation charges wherever applicable will have to be paid extra.

2.10. Free Storage period for levy of demurrage in transit accommodation.

Sl.No.	Description	Free period.
1	Import	3 days from day of discharge
2.	a Export	5 days from day of receipt in Port
	b Rice Export	30 days from day of receipt in Port
3	Transshipment	10 days from the date of landing

Notes:

(1). Free period prescribed above excludes customs notified holidays and ports non-working days.

- (2). Free period for containerized cargo shall commence from the day of de-stuffing.
- (3). In case of salvaged goods free period shall commence from the following the day of salvage.
- (4). For dangerous goods, free period is 24 hours.
- (5). For unclaimed/uncleared goods sold by auction, free period of 3 days shall count from day of auction.
- (6). Free time for gift cargoes consigned to all charitable organizations will be 30 days. This free time shall be allowed irrespective of the nature of carrier and type of packaging.
- (7). In case of excess landed cargo, demurrage will be charged after expiry of 3 days of notification of excess landing to the consignee.
- (8). In case of missing goods in transit shed due to congestion or otherwise, demurrage will be charged after 3 days from the date of location.
- (9). In case of hazardous containers, a premium to the extent of 25% on handling and storage charges shall be levied.
- (10). The dwell time for import containers shall commence from the day after the landing of the container and for export containers the free period shall commence from the time the container enters the terminal.

2.11. Demurrage on goods left lying in the transit shed or in open transit space beyond the free period.

Period	Rate per MT per day or part thereof. (Rs).	
	Import	Export
For the I st week	5.00	3.00
For the II nd week	15.00	7.00
For the III rd and subsequent weeks	25.00	15.00

Note: For rail users demurrage at the lowest rate shall be applicable for non-supply of wagons by Railways provided indents are maintained.

2.12. Demurrage on containerised cargo

- (1). No demurrage shall accrue on container or export/ import cargo for the period when the port is not in a position to deliver /make shipment of cargo or containers when requested by users.
- (2). On other hazardous goods demurrage shall be levied from the date of landing at double the rates specified in section 2.11. if not cleared in the next working day from the date of landing.
- (3). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied up to the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:
 - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time

- (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
- the line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
- (iii). The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case if their failure to take such action within the stipulated period, the storage charges on container shall be continued; to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
- (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom authorities and the same cannot be de-stuffing within the prescribed time limit of 74 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Custom bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

2.13. Licence fee:

Sl no.	Category	Rate
1. (a).	Open stack-yard: Category-I (paved areas with siding)	Rs. 1200 per month or part thereof for 100 sq. Meter or part thereof.
1. (b).	Category -II (Paved area without siding)	Rs.900 per month or part thereof for 100 sq. Meter or part thereof
1. (c).	Category-III Unpaved area	Rs.600 per month or part thereof for 100 sq. Meter or part thereof
2.	Covered Space	Rs.3,600 per month or part thereof for 100 sq. Meter or part thereof.
3.	Quay Apron/ Concreted stack-yard/ Transit sheds (for non-shed cargoes)	Rs.2, 000 per month or part thereof for 100sq. Meter or part thereof.

Notes: - (1). For leases of less than one year, a surcharge of 10% on the rates mentioned will be levied.

(2). General conditions for allotment of covered and open spaces

- Licence for the use of storage shed, open spaces or other property for periods not exceeding eleven months at a time shall be covered by permits to be issued by the Port administration. Allotment for a period of 11 months will be with out surcharge and allotment for periods less than eleven months will invite 10% surcharge. The licence can be renewed at the expiry of previous licence period. Each renewal of licence shall be treated as fresh licence. Applications for use of open spaces, staking-yards sheds or other property

shall be made in writing in the prescribed form to PPT and no goods shall be stored in any such place in the absence of such permission.

- (ii). Applications for renewal of the permit under these rules for a further period shall be made within one week of the expiry of the permit. The granting of permit for a further period shall be at the discretion of the port.
- (iii). Full rent/license fee shall be payable in advance for the area under licence. In case of renewal, license fee shall be payable within 7 days of the expiry of the previous licence. Failure to pay rent or comply with the conditions of licence may result in the cancellation of the licence and levy of penal rent as specified in Para- 2.1 (vii).

If cargoes are stored in areas not covered under the rules double the specified rent shall be charged from the allottee for the period from the date of storage till the vacation of the un-authorized occupation or regularisation of such occupation under valid permit.
- (iv). Goods stored in the open spaces, stacking- yards, sheds or other places shall remain at the owner's risk and Port will be not responsible for any pilferage, theft, damage or loss.
- (v). The locking of shed partially or wholly rented to the parties shall not be regarded as making the Port a bailee of the goods unless the Port has issued a special receipt for the same.
- (vi). The space allotted cannot be sublet without the permission of the port.
- (vii). The space allotted should be vacated on receipt of one-month notice.
- (viii). The allotment of space shall be at the discretion of the port and it may refuse to allot space without assigning any reason.
- (ix). The port shall have the right to resume possession of space, which is not occupied, or lying vacant after giving intimation to the party. In such case, proportionate reduction of rent shall be allowed. In case a plot is surrendered before expiry of the lease, proportionate rent for the plot will be recovered for the period of occupation.
- (x). All the Sheds / covered storage areas inside the prohibited area shall be under the control of Traffic Department for the purpose of storage of cargoes or for other than handling of cargoes.
- (xi). The license fee for plots/stack yards/covered space shall be recovered proportionately for the days of actual occupation in cases of first and last month of occupation/allotment.
- (xii). The decision of the port will be final with regard to classification of cargo as shed or non-shed cargo

2.14. Penal License fee:

In case imported coking coal, non-coking coal and all types of coke are not evacuated within 90 days of landing, the importers shall be liable to pay penal license fee as detailed below:

Sr.No.	Duration	Rate	Unit of levy
1.	Upto 90 days	Normal plot rent	On area occupied.
2.	Beyond 90 days	Double the normal plot rent	On area occupied

Note: Wherever actual measurement is not possible for some reason or other, the area under occupation will be determined at the rate of 4 Metric Tonnes per square meter for coking coal and non-coking coal and at the rate of 2 Metric Tonnes per square meter for all types of coke.

2.15. Hire charges for cargo handling equipment:-

Sl no.	Type of Equipment	For a shift of 8 hours. (Rs.)
1.	Locomotive 700-1400hp	As per East Coast Railway rates.
2.	Mobile crane – (i) Between 10 MT and 20 MT. (ii) Up to 35 MT (iii) Above 35MT.	2600 5000 16000
3.	Wharf crane: i) 13.2 MT ii) 20.0 MT	7000 18000
4.	Forklift trucks up to 3 MT	1000
5.	Pay-loaders up to 4 Cum	8000
6.	Bulldozer above 350 HP	17500
7.	(A) Grab attachment for wharf crane upto 8 Cum. (B) Above 8 Cum and upto 15 Cum.	600 1500

Notes:-

- (1). Minimum charges payable for the locomotive will be for a quarter shift i.e. 2 hours and multiples of it during a shift. The rate will be charged proportionately of the rate shown above for the full shift of 8 hours.
- (2). Minimum charges for use of cargo handling equipment will be on hourly basis. Total utilization period of equipment as reflected in the logbook will be the basis for calculation of charges for use of equipment.
- (3). Hire charges include cost of POL/Power and staff for handling of the equipment, but do not include cost of labour charges for loading/unloading or slinging/unslinging, which will be the responsibility of the hirer.
- (4). Port will provide concessional rate for hiring of wharf crane for handling of break bulk cargo where individual item will be weighing 3 MT or less. The charges in case of such handling by wharf crane will be @ Rs.5, 000 per shift. This concession will not apply in case of bulk cargo.
- (5). Diesel Generator set up to 100 KW. is available. The hire charge for this is Rs. 1,500 per month or part thereof.

(6). General conditions for hiring of cargo handling equipment

- (i). Requisition for the use of cargo handling equipment should be made out in the prescribed form and should be signed for by the authorised representative of the party requiring the cargo handling equipment. Such requisition shall be submitted giving a clear 24 hours advance notice except when the party is already working with the crane/equipment continuously.
- (ii). In case the lower capacity equipment requisitioned by trade is not available they will have the option to use the higher capacity equipment, but in such case, they will have to pay the charges as applicable for higher capacity equipment and no reduction will be allowed.
- (iii). Allotment of a suitable cargo handling equipment will be at the discretion of the port and ordinarily, these will be supplied, if the requisitions are received. But the port may withhold allotment, if the circumstances justify such action.
- (iv). Lifts must be placed in such a position either on vessels or on shore that the head of the jib can be swung vertically above the said lifts, which also must be cleared of all other cargo.
- (v). The port permits use of private equipment such as pay loaders, hydrants, mobile cranes, forklifts etc in cargo handling operations.
- (vi). The discharge/loading of the lifts from/into vessels will be performed under the direction of the Stevedores employed on the vessels. All other handling of lifts will be performed under the supervision of the Traffic Department subject to following all safety precautions.
- (vii). The hirer shall use the cranes hired only for the purpose for which it is hired.
- (viii). In case of any damage to the equipment hired out to the party or damage to the property of the Port Trust during the period of hire of the equipment, the cost of damages as assessed by the Port will be recovered from the hirer of the equipment.

2.16. Hire charges for floating craft.

SL No.	Name of the craft		Rate per hour or part thereof.	
			Foreign (U.S.\$)	Coastal (Rs.)
1.	Tug up to 40 Ton BP	For Shipping purpose	315	7745.22
		For other purpose	472.5	11617.83
2.	Launch	Up to 200 BHP	26.25	645.43
		Above 200 BHP	78.75	1936.31
		1600 BHP Launch	206	5065.12
		Non-Propelled barges	26.25	645.43
		Fender Barges	10.5	258.17
3.	Pollution control vessel		65.15	1601.91
4.	Oil reception barge		51.76	1272.67
5.	Survey launch		-	6800.00
	Survey equipment		-	17250.00

Notes:- (1). Minimum charges for 2 hours shall be payable for hire of any of the above harbour crafts.

(2). General conditions for hiring of floating crafts: -

- (i) The appliance would be hired out subject to the conditions and after executing an agreement in such form as may be prescribed by the Board from time to time.
- (ii) The decision of the port as to the type of appliances services required for specific operation shall be final.
- (iii) In case the lower capacity craft if requisitioned by trade is not available they will be having option to use higher capacity craft but in such case, they will have to pay the charges as applicable for higher capacity equipment and no reduction will be allowed.
- (iv) The manning of the floating crafts hired out by Port trust dose not make it liable for the loss or damage to the goods etc. carried on them.
- (v) Damage, if any, to the floating craft and/or causality to the persons on floating craft will be the responsibility of the user. In case of replacement of such assets due to total damage return will be limited to the capital cost less amount recovered from insurance.
- (vi) 12 clear hour notice shall be given by the hirer for the cancellation of the requisition failing which hire charges will have to be paid as per prescribed rate.

CHAPTER – III

VESSEL RELATED CHARGES**3.1. Berth hire for crane berths EQ-1, EQ-2 and EQ-3**

Sr.No.	Description	Rate per GT per hour or part there of.
1	Foreign going vessels	U.S. \$ 0.0040
2	Coastal	Rs 0.098

3.2. Berth hire for non- crane berths

Sr. No.	Description	Rate per GT per hour or part there of.
	Foreign going vessels	U.S. \$ 0.002375
2	Coastal	Rs 0.058

3.3. Concession in berth hire for non- crane berths:

Sr.No	Description	Concession
1	Vessels berthed at moorings/anchorages	50%
2	Vessels double banking alongside the berth.	50%

Notes

- (1). Gross Tonnage (GT) is the cubic capacity of the whole ship (including engine room and crew space but excludes space above deck, cabins, deck shelters, chart house, etc.) as indicated in the vessel certificate of registry. Half a ton and more should be counted as one ton and less than half a ton ignored.
- (2). For a vessel carrying decks cargo, the deck cargo will be added to the GT of the vessel for determining the GT on which the charges are to be calculated.
- (3). For a vessel having dual tonnage, the higher tonnage will be taken into account towards calculation of vessel related charges.
- (4). (i). Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail. The time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
(ii). There shall be penal berth hire equal to one days berth hire charge for a false signal.
(iii). The Master/Agents of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable weather conditions and tidal movements.
- (5). The vessels which are at berth in the roadstead within the port water limits shall be charged @ 4.375 USD (for coastal vessels Rs.107.57) per hour or part thereof. However, for the vessels anchoring at the roadstead waiting for the berth shall not have to pay the above charge. Besides, no roadstead charge shall be levied if the vessel waits for the following:
 - (i) For want of cargo,
 - (ii) If Shippers/Agents are not known,

- (iii) If the vessel waits at the roads after port clearance for any reason whatsoever.
- (6). The berth hire charges for LASH barges shall be levied @ 0.875 USD per barge per hour or part thereof during the process of operations of loading or unloading of cargo. For the LASH barges lying inside the port waters, the charges shall be levied @0.21875 USD per hour/ barge. The counting of period will be in the same manner as is detailed out for levying of berth hire charges of the vessels.
- (7). For mechanized trawlers of 50 feet LOA and less a charge of Rs. 472.50 will be levied per month or part thereof. For catamarans fishing boats, consolidated charge will be Rs.5.25 per day or Rs.105.00 per month.
- (8). After completion of discharge or loading, if the vessels assignment is changed, separate berth hire will be charged for the same day.
- (9). The charges for trunk-calls, damages to instruments shall be payable extra as per actual.
- (10). No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at the berths due to break down of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port.
- (11). Priority and Ousting Priority charges:-
- (i). **PRIORITY BERTHING:**
For providing 'priority' berthing to any vessel, Paradip Port Trust shall collect fee equivalent to berth hire charges for a single day or 75% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth, which is higher. For example, if the berth hire charges are Rs.10,000/- per day, then a minimum fee of Rs. 10,000/- or 75% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth i.e. @ Rs.7,500/- per day, whichever is higher shall be charged.
- (ii). **OUTING PRIORITY:-**
For providing 'Ousting priority' to any vessel, the port shall collect a fee equivalent to berth hire charges for a single day or 100% of the berth hire charges calculated for the actual period of stay at the berth, whichever is higher. For example, if the berth hire charges are Rs.10,000/- per day then a minimum fee of Rs.10,000/- or 100% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth i.e. @ Rs.10,000/- per day, which is higher shall be charged. In addition, for providing 'Ousting Priority' to any vessel, this port shall collect the charges for 'shifting in' and 'shifting out' of the vessel.
- (iii). The fee for according 'Priority'/'Ousting priority' as indicated above shall be charged from all the vessels irrespective of the fact whether the 'Priority' /'Ousting Priority' is accorded by the Central Government or the Port Trust under their own regulation, except the following categories.
- (a) Vessels carrying cargo on accounts of Ministry of Defence.
- (b) Defence vessels coming on goodwill visit.
- (c) Vessels hired for the purpose of Antarctica expedition by Department of Ocean Development.
- (d) Any other vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Shipping.

3.4. Port Dues.

1	Foreign going vessels (per GRT per entry)	U.S.\$ 0.242
2	Coastal (Vessels per GRT per entry)	Rs. 5.950

Concession in Port Dues shall be extended to the following vessels:

Sl.No.	Description	Concession
1	Vessel entering Port in ballast but not carrying passengers	25%
2	Vessel entering Port but not carrying Cargo or passengers	50%
3	Vessel entering the Port and taking in only provisions, water, bunker coal or liquid fuel for their own consumption shall be charged Port dues at half rates.	50%
4	(1) Any pleasure yacht. (2) Any vessel, which having left the Port, is compelled to re-enter by stress of weather or in consequence of having sustained any damage: (3) Any vessel belonging to or in the service of Central Government, or State Government (4) Any vessel having the Port limits due to cyclone threat and re-enter. (5) Vessels of war plying white ensign and blue ensign belonging to or in service of Republic of India. (6) Vessel entering in ballast or with cargo / Passengers but leaving port within 48 hours without discharging or taking passengers/ cargo. (7) Vessels discharging or shipping crew and leaving port within 48 hours, pilot over carried due to bad weather to be treated as crew member.	100%

- Notes:**
- (1). Port Dues of a vessel will be assessed on her total GRT at the rate shown against the relevant vessel group according to GRT of that vessel.
 - (2). A vessel landing a passenger at the port without anchoring and proceeding on her voyage is liable to pay port dues.
 - (3). A vessel proceeding from an Indian Port (say Calcutta) to a foreign Port and calling at another Indian Port (say Paradip) enroute to take in cargo for a foreign port, should at Paradip be treated as a foreign vessel for the purpose of the port dues.
 - (4). A LASH Vessel making a "Second Call" to pickup empty LASH Barge shall be treated as a vessel entering a port but not discharging or taking any Cargo or passenger there in as described in section 50 B of the Major Port Trust Act, 1963 and shall not be charged any port dues.
 - (5). For Oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the "Remark" column of its international tonnage certificate will be taken to be its gross tones.

3.5. Pilotage and towage:

Sl.No.	Slabs	Rate per GRT	
		Foreign US \$	Coastal Rs.
1	Up to 30,000 GT	0.509	12.52
2	30,001 to 60,000 GT	0.407	10.01
3	Above 60,000 GT	0.356	8.76

4408.41/07-17

Notes

- (1). Above rates are for one inward and one outward movement with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting/s of vessels for port convenience.
- (2). For cold movement of vessel, Pilotage and towage charges will be 25 % extra of the rates shown in the above schedule.
- (3). When a vessel is shifted or removed for her own convenience, or for the convenience of another vessel, the vessel for whose convenience the shifting takes place shall pay Pilotage and towage fee as per 50 % of the above schedule.
- (4). Pilot's Cancellation/detention fee:
 - (i) In case a vessel is not ready for sailing as per time fixed in the DTR meeting/ Marine signal sent to the vessel, she must inform the Port Signal Station over VHF at least 2 hours before the schedule time for cancellation of pilot. A vessel not able to cancel pilot booking at least 2 hours before the schedule time shall be liable to pay 105 USD (for coastal vessels Rs. 2582.00) as cancellation charge
 - (ii) If the vessel is not able to move within 30 minutes of the Pilot boarding it for the purpose of Pilotage, it shall be liable to pay an extra charge @ 105 USD (for coastal vessel Rs.2582.00) per hour or part thereof beyond 30 minutes till it moves.
 - (iii) If the movement of the vessel is cancelled after the Pilot has boarded it, a cancellation charge of 210 USD (for coastal vessels Rs.5164.00) shall be levied.
 - (iv) If an outward bound vessel carries away a Pilot outside the Port limits due to bad weather, a compensation at the rate of 315 USD (for coastal vessels Rs.7746.00) per day or part shall be payable by the Master of the vessel till the Pilot reports back for duty at the Port. In addition, the boarding and lodging expenses of the Pilot on board the ship and the cost of sending him back to the port shall also be payable by the Master of the vessel.
 - (v) If a Pilot is detained in the pilot launch for more than half an hour before boarding the vessel an extra charge @ 105 USD [for coastal vessels Rs.2582.00] per hour or part thereof beyond 30 minutes till the pilot boards the vessel will be charged.
- (5). For towing of LASH barges, the tug hire charges will be recovered @ 157.5 USD per hour per tug.
- (6). A charge of 525 USD (for coastal vessels Rs.12,910.00) shall be levied for warping of vessels for their convenience, if the warping is required for convenience of another vessel, the charges shall be payable by the vessel for whose convenience the warping is done. No charges will be levied if warping is done for Port convenience.
- (7). In case a request is made for Fixing/Removal of Yokohama Fender from any berth, a charge of 315 USD (for coastal vessel Rs.7746.00) will be recovered from the respective vessels or importers/exporters i.e. whosoever makes the request. This charge will also be applicable for providing Yokohama Fenders for double banking operations.
- (8). A charge of 420 USD (for coastal vessels Rs.10,328.00) shall be levied on the vessel whose movement was planned for a Sunday/Holiday, but did not take place, due to various reasons attributed to the vessel like non-arrival/late arrival of the vessel, non-completion of cargo /work etc.

- (9). No shifting charges shall be levied when shifting of a vessel is done for port convenience. Shifting of vessels for Port convenience is defined to mean the following:

- (i). If a working cargo vessel is required to be shifted to another berth so as to enable berthing or sailing of another vessel at the same berth or any other berth in the Dock in view of restriction of LOA, beam, draft, etc., such shiftings shall be considered as shifting for Port convenience.
- (ii). If a working cargo vessel is required to be shifted from one berth to another berth due to non-availability of storage space of import or export cargo requiring covered accommodation, such shifting shall be considered as shifting for Port convenience.
- (iii). Whenever a vessel is required to be shifted from the cargo berth to the gantry berth for the convenience of container loading/ unloading, such shifting will be treated as shifting for Port convenience provided the agents of the vessel have made specific request to that effect in their berthing application.
- (iv). Whenever a vessel is required to be shifted from one berth to another berth via stream so as to accommodate another vessel or the same vessel in view of the restriction of LOA, beam, draft, etc., such shiftings shall be treated for Port convenience.
- (v). Whenever a vessel is shifted to accommodate another ousting priority vessel, such shifting shall be treated for Port convenience.
- (vi). Whenever vessels are required to be shifted from deep draft anchorage to lesser draft anchorage in order to accommodate vessel of higher draft, such shifting shall be treated for Port convenience.
- (vii). Whenever vessels working cargo at berth/mooring/jetty are required to be shifted for undertaking hydrographic survey, dredging, repairs to berths, or for maintenance and such other similar works such shifting shall be treated for Port convenience.
- (viii). If a vessel is shifted due to mal-functioning of port equipment, clearance of berth, etc. it will be considered as shifting for Port convenience.

3.6. Charges for Single Buoy Mooring (SBM)

Sr.No.	Description	Rate per G.R.T.	
		Foreign US\$	Coastal Rs.
a	Berth Hire: [per hour]	0.00060	0.20
b	Pilotage [per entry subject to minimum of 5775 USD / Rs.2.5 lakhs.	0.260	8.00
c	Tug Hire charges [for 8 hours]	6000	195000
	[for 4 hours]	3000	98000
d	Port dues per entry	0.242	7.85
e	Pilot Attendance per hour	40	1350

CHAPTER IV

MISCELLANEOUS CHARGES:**4.1 Charges for water supply to shipping:**

Item	Rate per M.T. or part thereof	
	Foreign	Coastal
1. Direct water supply at Berth	4 USD subject to a minimum of 60 USD	Rs. 98.35 subject to a minimum of Rs. 1475.00
2. Supply by barges		
(i) At mooring wharf/jetty	8 USD subject to a minimum of 320 USD	Rs. 195.70 subject to a minimum of Rs. 7868.00
(ii) At anchorage (Roads)	18.90 USD Subject to a minimum of 1575 USD	Rs. 484.71 subject to a minimum of Rs. 38726.00

Notes:

- (1) A cancellation fee of 21 USD (for coastal vessels Rs. 516.05) shall be charged when a water barge is ordered but cancelled prior to placement of barge. After placement of barge, cancellation fee of 315 USD (for coastal vessels Rs. 7746.00) shall be charged.
- (2) The entire quantity of water supplied per call per requisition to individual vessels shall be treated as one supply for the purpose of levy of minimum charges if applicable. In the event of failure of Port Trust to supply or suspend supply on account of breakdown, etc. the actual quantity supplied shall be taken into account for recovery of the charges.

4.2. Weighment charges for use of weigh bridge/weigh scales:

Sl.No.	Description	Rate
1.	Weighbridge charges for iron-ore/chrome ore/ other ores.	Rs. 2.00 per ton subject to a minimum of Rs. 20 per consignment
2.	Weigh bridge charges for other commodities.	Rs. 3.00 per ton subject to a minimum of Rs. 30 per consignment.
3.	Charges for Weighment in the warehouse/transit shed.	Rs. 2.00 per ton subject to a minimum of Rs. 10 per consignment.

Note: The party concerned shall supply attendant labour.

4.3. Weighment charges for Cargo weighed at private Weighbridge inside the prohibited area.

Sl. no.	Description	Rate
1.	Weighment of installers' own cargo	Re. 0.30 per MT
2.	Weighment of cargo of other users	Re. 1.00 per MT

CHAPTER – V**RAILWAY CHARGES.****5.1. Haulage charges:**

Haulage charges as per East Coast Railway No.CCM/BBS/HC/284/1dt 16.06.06 are as under w.e.f. 01.07.06:

- | | |
|-------------------------|---|
| For 8 wheeler wagons | - Rs.1055.00 |
| For four wheeler wagons | - 0.40 times of the haulages charges of 8 wheeler wagons. |

The following procedure will be followed for levy of Port Trust railway haulage charges for all inward and out ward traffic:

- A) For all traffic the chargeable weight of the wagon for the commodity carried will be as per Railway Rules.
- B) For bagged consignment the chargeable weight of the wagon for the commodity carried or tonnage moved which ever is higher will be taken.

While preparing bills for haulage charge the fraction of Rupees below Rs. 0.50 will be dropped and above Rs. 0.50 will be reckoned as one Rupee.

The haulage charged specified above is in addition to Railway freight, which will be collected according to the traffic of the Railway in case of inward to-pay and outward pre-paid consignments.

The haulage charge will be levied for all wagons indented and supplied whether used or not unless a cancellation notice is received sufficiently in advance as per Railway Rules to avoid wagon movement.

Haulage charges on all inward rail-borne traffic must be paid within a week of their arrival at the port siding by surrendering the RRs within the period. Before shipment of Cargo, the trade should obtain clearance to the Deputy Traffic manager (Rly)

For all imported Cargoes to be despatched by rail, the trade should deposit haulage charges on the quantity discharged from the ship with FA & CAO, Paradip port Trust after which indent for wagons will be accepted and movement by Rail will be allowed, For each rake, haulage bills will be prepared and handed over arranging part adjustment. Final adjustment will be made on completion of full despatch of cargo.

5.2. Free time on wagons:**Free time for loading/unloading of wagons at Goods sheds and sidings.**

Type of wagons	Permissible Free Time [on hours & minutes]			
	Mechanised		Manual	
	Loading	Unloading	Loading	Unloading
OPEN wagons like BOXN, BOX, BOY, BOI, BOST, BOXNHA, BOXNHS, NBOY etc	5.00	7.00	9.00	9.00

Notes:

- (1). Consignment means the total quantity to be weighed for shipment/despatch in relation to a vessel.
- (2). A fraction of a tonne shall be rounded off to next higher tonnage.

4.4. Fees for supply of certificate/certified copies of documents/ledger a/c copies/statistics:

Rs. 20 per page universal size.

4.5. Supply of skilled personnel for marine operations:

A fee of 2 USD (for coastal vessel Rs. 49.18) per person per hour. A part thereof subject to a minimum of 2 hours will be charged for supply of skilled person for any type of mooring and unmooring or any marine operation.

4.6. Salvage charges:

Salvage charges will be levied @20% ad-valorem on the value of the salvaged goods. In the case goods liable to be damaged by water, the above percentage shall be recovered on the original value of the goods as accepted by the Customs.

4.7. Landing charges for Helicopters

Rs.4000.00 per one landing and take off. The rate is leviable in respect of use of helipad for landing of helicopters belonging to State Government, Public Sector Undertakings and private users. However, helicopters carrying passengers declared as Port guests may be exempted from such charges.

4.8. Charges for supply of on board labour to Stevedores

100% on wages on labour supplied to stevedores for handling all types of cargoes.

Type of wagons	Permissible Free Time [in hours & minutes]			
	Mechanised		Manual	
	Loading	Unloading	Loading	Unloading
HOPPER wagons like BOBS, NBOBS, BOBR, NBOBR, BOBY, NBOBY Etc.	5.00	2.30	N.A.	N.A.
FLAT Wagons like BFR, BRH, BRN,BFK, BFKI , BFNS, CONCORD rakes etc.	8.00	N.A.	8.00	8.00
COVERED wagons like BCN, BCNA, BCNHS, BCNAHS, BCX, BCXN etc.	N.A.	N.A.	5.00 1-15 wagons	5.00 1-15 wagons
			7.00 6-26 wagons	7.00 6-26 wagons
			9.00 26 wgn and above	9.00 26 wgn and above
TANK wagons, [White oil]	6.00	6.00 up to 29 wgn	N.A.	N.A.
		8.00 30 wagons and above		
TANK wagons, [Black oil]	7.00	7.00 up to 29 wgn		
		9.00 30 wgn and above		
Military wagons -KM	N.A.	N.A.	4.00	4.00
Military wagons other than KM wagons like DBKM etc.	N.A.	N.A.	5.00 upto 20 wgn	5.00 upto 20 wgn
			7.00 21 wgn & above	7.00 21 wgn & above
Type of commodity				
Containers	3.00	3.00	N.A.	N.A.
Consignments handled by Crane	7.00	8.00	N.A.	N.A.
Livestock	N.A.	N.A.	4.00	4.00

[East Coast Rly. Circular No.184[G]/05, dated 27.12.2005]

5.2.1. Demurrage on wagons:

1. In case of other rail users, demurrage charge @ Rs.75/- per 8 wheeled wagons per hour or part of an hour, for detention of wagon in excess of the permissible free time for loading or unloading shall be levied.
2. The rates of the demurrage charges prescribed above shall be applicable equally to all types of 8 wheeled goods wagons and coaching vehicles [other than passenger vehicles], irrespective of their carrying capacities.
3. The rates of demurrage charge in respect of 4 wheeled wagons/vehicles shall be half of the rates prescribed for the 8-wheeled wagons/vehicles.

4. Permissible Free time for removal of goods.:

Sl.No.	Circumstances	Permissible Free time.
(i)	Goods available for delivery after unloading on the day of unloading	12 hours
(ii)	Goods after unloading, available for delivery on the following day.	12 working hours or till the closing time of the goods shed on the day following the day of unloading.

5. Rates of wharfage charges:

Rates of wharfage charges per quintal or part of the quintal per day or part of a day leviable after completion of permissible free time for removal of goods from railway premises irrespective of the space being covered or open, shall be as under:

Number of days	Rates of wharfage charges
1 st day	Nil
2 nd day	Rs 2.00
3 rd day	Rs 3.00
4 th day	Rs 4.00
5 th day	Rs 5.00
6 th day	Rs 6.00
7 th day onwards	Rs 7.00

The terms of 1st day referred to in the above table is defined as the day on which goods are available for delivery i.e. the day of unloading in reference to 4.1(i) above and following day of unloading in reference to 4.1(ii) above. Subsequent days i.e. 2nd day, 3rd day etc. should be counted in reference to the 1st day.

6. Permissible free time for advance stacking of goods in Railway premises:

Zonal Railways may permit stacking of goods in railway premises at selected goods sheds without payment of wharfage charges up to a period of ten days in advance of loading after review of traffic pattern at such goods sheds and without causing any hold up to other traffic.

7. Rates of stacking charges:

Stacking charges shall be leviable beyond the permissible advance stacking period of ten days at the same rates as prescribed for wharfage charges.

8. The term 1st day in the case of stacking charges is defined as the day on which the permissible advance stacking period is completed. For the present rules, the 10th day of stacking is, accordingly, the 1st day. Subsequent days i.e. 2nd day, 3rd day etc. should be counted in reference to the 1st day so defined.

Rates of stacking charges prescribed above shall be uniformly applicable to all commodities.

9. These instructions will be effective w.e.f. 01.01.2006.

10. The entire group of BOX wagons placed for loading/unloading will be treated as one unit for the purpose of levy of demurrage charges viz. even if one wagon out of the group of two or more is detained for loading/unloading beyond the prescribed free time demurrage charge will be levied on all the BOX wagons in the group.

11. Demurrage will be charged on a loaded wagon or a rake of ordinary loaded wagons which a consignee is to off load, after the expiry of 5 working hours from the time the wagon or the rake of loaded wagons is placed by one placing advice for off loading until such a wagon or the rake of wagons is handed over to the Board by one removal advice. However in the case of loads out of the rake released and kept ready for removal within the free period no demurrage will be charged and in the case of loads released and kept ready for removal after the expiry of free time, demurrage will be charged from the time of placement of the rake upto the time of the removal of the wagons after the free period, subject to the following conditions.
- (i) That the number of removal for the entire rake is limited to two including the last one.
 - (ii) That not less than six wagons are involved in the first removal and
 - (iii). That the wagons could in the opinion of PPT be removed straightway without disturbance to other wagons and without involving any shunting operations.
12. Demurrage may be charged on any empty wagon or a rake of ordinary empty wagons which a consignor has asked for after the expiry of working hours from the time the wagon or the rake of wagons is placed by one placing advice for loading until such wagons or rake of wagons is handed over to the Board by one removal advice. However in the case of empties out of the rake loaded and kept ready for removal within the free period on demurrage will be charged from the time of placement of the rake up to the time of removal of the wagons after allowing for the free period subject to the following conditions:
- i) That the number of removals for the entire rake is limited to two including the last one.
 - ii) That not less than six wagons are involved in the first removal and
 - iii) That the wagons could in the opinion of PPT be removed straightway without disturbance to other wagons and without involving any shunting operations.
13. Demurrage may be charged on an empty wagon which a cosigner has asked but which is not loaded from the time the wagon is received from the Railway until it is returned to the Railways or supplied to another cosigner. In addition, the wagon registration fee shall be forfeited.
14. From the time demurrage begins to accrue under the rules, it will be charged for every hour or part thereof including non-working hours, night time, Sundays and holidays.

Notes:

- (1) In all cases goods incurring wharfage shall be warehoused either under cover or in the open, as space may be available.
- (2) If on the ground that the goods are damaged or only part of the consignment has arrived, a consignee does not take delivery of such goods or part of such consignment which is available and the goods lie in the Railway premises they shall be subject to the usual wharfage,
- (3) Paradip Port Trust Railways shall have the same lien on goods for demurrage and wharfage as for freight.